Д. МАКИНТАЙР

ИСТРЕБИТЕЛЬ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Аннотация издательства: Книга «Истребитель подводных лодок» написана английским морским офицером, который в период второй мировой войны принимал непосредственное участие в борьбе с немецкими подводными лодками, действовавшими в Атлантическом океане. Автор рассматривает различные способы «охоты» за подводными лодками, применявшиеся в то время, анализирует ошибки, допущенные командирами лодок, рассказывает об организации конвоев и эскортных групп, излагает существующие в Англии взгляды на роль флота в будущей войне. Книга предназначена для адмиралов, генералов и офицеров Советской Армии и Военно-Морского Флота.

- Макинтайр Дональд
  - Предисловие к русскому изданию
  - Предисловие к английскому изданию
  - Введение
  - Глава 1.
  - Глава 2.
  - Глава 3.
  - Глава 4.Действия в составе конвоев
  - Глава 5.
  - Глава 6.
  - Глава 7.
  - Глава 8.
  - Глава 9.
  - Глава 10.
  - Глава 11.
  - Глава 12.
  - Глава 13.
  - Глава 14.
  - Глава 15.
  - Названия упоминаемых в книге кораблей и судов
- notes
  - 1

Макинтайр Дональд
Истребитель подводных лодок

Предисловие к русскому изданию

Читатель, интересующийся вопросами военных действий на море, напрасно стал бы искать в книге Д. Макинтайра «Истребитель подводных лодок» сколько-нибудь систематизированных материалов о борьбе против немецких подводных лодок, которую вели военно-морские флоты США и Англии в годы минувшей войны. В этом отношении работа Макинтайра отличается от первой книги многотомной «Истории морских операций военно-морских сил США во второй мировой войне» С. Морисона, изданной Военным издательством в русском переводе в 1956 году.

Не содержит книга и развернутых рекомендаций по вопросам противолодочной борьбы на будущее, хотя автор посвятил этой проблеме значительную часть заключения.

Однако было бы ошибкой оставить книгу Макинтайра без внимания, ибо все же она представляет для советского военного читателя определенный интерес — в ней содержится ряд данных о боевых действиях английских кораблей противолодочной обороны и тактических приемах немецких подводных лодок при нанесении ударов по американским и английским конвоям. Книга своеобразна не только своим содержанием и характером изложения, но и тем, что ее автором является не флотоводец, не крупный военно-морской деятель и не известный военный теоретик. Она написана рядовым офицером, который сначала был командиром эскадренного миноносца, а позже совмещал командование кораблем и противолодочным тактическим соединением. Автор описывает военные будни и довольно подробно рассказывает о своем участии в борьбе против немецких подводных лодок в Атлантическом океане в ходе второй мировой войны, или в «битве за Атлантику», как ее называет американская и английская историография.

Наряду с освещением военных вопросов, касающихся противолодочной борьбы, автор отдает некоторую дань и милитаристской пропаганде. В частности, в книге пропагандируется необходимость завоевания и удержания господства на море для осуществления захватнических планов. Рисуя современную международную обстановку в искаженном свете, Макинтайр и особенно автор предисловия к английскому изданию пытаются оправдать бешеную гонку вооружений в странах атлантической военной коалиции фальшивыми измышлениями о якобы существующей угрозе для этих стран со стороны Советского Союза. Широким использованием

«оборонительной» фразеологии и частым употреблением таких слов, как «безопасность», «сохранение жизни», «борьба за мир», они пытаются замаскировать агрессивные замыслы империалистов и, в частности, аргументировать форсирование морских вооружений в странах-участницах Североатлантического блока.

Вопреки историческим фактам, в книге, особенно в предисловии, чрезмерно преувеличивается значение противолодочной борьбы США и Англии для хода и исхода минувшей войны. Цель этого известна: во-первых, принизить решающую роль Советского Союза в победе во второй мировой войне, и, во-вторых, представить в выгодном свете военные усилия США и Англии и подчеркнуть их якобы выдающуюся роль в разгроме германского фашизма. «Выводы», к которым приходит Макинтайр, говорят, однако, лишь о том, что он, как и большинство его соратников, является не только орудием, но и жертвой буржуазной пропаганды, одурманивающей сознание людей капиталистических стран.

Но несмотря на тенденциозный подход к освещению политических и военных событий и отсутствие системы и последовательности в изложении материала, книга в целом существенно отличается от большинства грубо фальсифицированных буржуазными авторами военно-теоретических и военно-исторических трудов, посвященных второй мировой войне, которые пронизаны империалистической идеологией и ненавистью к Советскому Союзу.

Что же заслуживает внимания в этой книге?

Прежде всего, довольно подробное описание методов «охоты» английских эскортных групп за немецкими подводными лодками. Противолодочные действия некоторых командиров кораблей и эскортных групп, в том числе автора книги, характеризовались известным искусством, а главное, упорством и настойчивостью. При оценке результатов, достигнутых кораблями его группы, следует учитывать, что из большого числа офицеров военно-морских сил США и Англии, которые во время войны вели борьбу с немецкими подводными лодками, Макинтайр был одним из самых опытных. Недаром так лестно отзывается о нем автор предисловия к английскому изданию, бывший начальник управления морских операций США адмирал Кэрни. Показательно также, что такими результатами, каких добился Макинтайр (уничтожение нескольких немецких подводных лодок), могли похвастаться далеко не все командиры кораблей других эскортных групп. Многие из них за всю войну не потопили ни одной подводной лодки противника. Характерно, что

английское Адмиралтейство в течение почти всей войны использовало Макинтайра в качестве командира противолодочного корабля, а позже эскортной группы и, очевидно, поэтому не торопилось присваивать ему очередные воинские звания, лишь награждая орденами. Понятно, что в случае, если бы Макинтайра повысили в звании, командованию пришлось бы перевести его на более крупный корабль или сделать командиром более крупного соединения.

Таким образом, намеренное удерживание Макинтайра, как и ряда других командиров противолодочных кораблей, в течение долгого времени на одной и той же должности имело целью наиболее эффективно использовать боевой опыт этих командиров для достижения максимального успеха в борьбе с подводными лодками противника.

Автор книги по существу обходит тот факт, что успехи его группы явились в значительной мере следствием ошибок немецких подводников. В книге лишь вскользь говорится, что борьба с немецкими подводными лодками облегчалась шаблонностью их тактики, недостаточной подготовкой новых кадров подводников, отсутствием взаимодействия с другими силами и прежде всего с авиацией, грубым нарушением радиодисциплины, выражавшимся в недопустимой радиоболтливости, то есть пренебрежением к скрытности действий как одному из основных факторов, определяющих успех действий подводных лодок.

Существенное значение имело также техническое несовершенство немецких подводных лодок периода второй мировой войны. В то время они представляли собой по существу «погружающиеся» корабли, а не истинные подводные лодки. Их радиолокационная аппаратура значительно уступала английской. Вследствие серьезных недостатков в подготовке и техническом оснащении подводных лодок они нередко оказывались довольно беспомощными в борьбе против сил и средств противолодочной обороны противника, которая также не отличалась совершенством и четкой организацией. В середине войны немцы начали изживать некоторые технические недостатки и путем крайнего напряжения сил добились ряда нововведений (акустическая торпеда, «шноркель», а к концу войны создание принципиально новых двигателей и т. д), но было уже поздно: силы фашистской Германии к этому времени решающим образом ослабли.

Недооценивая все эти обстоятельства, Макинтайр видит основную причину неудач немецкого подводного флота в огромном росте американских и английских противолодочных

сил. Вопреки подлинным событиям военных лет, он не желает считаться с тем очевидным фактом, что создание США и Англией в достаточном количестве сил и средств борьбы с подводными лодками, активизация противолодочной борьбы вообще и расширенное восполнение потопленного торгового тоннажа стали возможны лишь в результате того, что основные усилия гитлеровской Германии были направлены против СССР. Этим определялась и известная ограниченность масштабов немецкой «подводкой войны», что также благоприятствовало решению задач, возлагавшихся на эскортные группы.

Книга Макинтайра показывает, какую все же, несмотря на эти важнейшие обстоятельства, серьезную угрозу для США и главным образом для Англии создали немецкие подводные силы, потопившие за время войны свыше 2500 союзных судов общим тоннажем более 14 млн. тонн. Военно-экономическое положение Англии улучшилось лишь в 1943 г. Решающую роль в этом сыграли успехи Советских Вооруженных Сил, в единоборстве громивших немецкую военную машину на советско-германском фронте.

Определенный интерес представляют данные по организации конвоирования и взаимодействия надводных поисковых сил с авиацией, а также сведения из области корабельной службы, боевой подготовки (в частности, в ночных условиях), подготовки кадров, организации отдыха личного состава и, наконец, взаимоотношений командиров кораблей с органами тыла.

Хотя автор и не пытается делать теоретических обобщений, взаимосвязь между появлением новых боевых средств и развитием тактики все же видна и в его книге. Создание более совершенных средств поиска и уничтожения лодок и разработка новых приемов противолодочной борьбы английских кораблей и авиации вызывали изменения в тактике немецких подводных лодок и порождали лихорадочную работу германских конструкторов по совершенствованию боевых средств подводных лодок. И наоборот, развитие подводного оружия и тактики лодок вело к дальнейшему совершенствованию противолодочной техники и изменению методов противолодочной борьбы.

Макинтайр живо описывает условия плавания в Атлантике. Это прежде всего касается зимнего времени, когда для достижения успеха требовались особенно высокая морская выучка и боевая готовность, иной раз сочетавшиеся у англичан со своего рода спортивным интересом.

В этой связи нельзя согласиться с некоторыми мыслями автора книги, в частности с его утверждением, что «с окончанием эпохи парусного флота строго индивидуальное искусство моряка

постепенно стало заменяться действием различных приборов и приспособлений, развитие которых приняло такие масштабы, что война на море свелась главным образом к математическим вычислениям, использованию боевой техники и точному наведению орудий на едва видимые цели, находящиеся на расстоянии десятков миль». По словам Макинтайра, противолодочная борьба, в которой контакт с противником обычно устанавливается на близкой дистанции, — единственная область, где требуется подлинное морское искусство.

Техника развивается бурными темпами, и теперь боевые технические средства можно использовать не только для воздействия по «едва видимым» целям, но и по объектам, находящимся на расстоянии сотен и тысяч миль, но не это главное. При любых темпах развития техники определяющим фактором является человек, его знания, выучка и мастерство. А новая техника как раз и заставляет человека развивать и совершенствовать эти качества.

В нашей военно-морской литературе, пока, к сожалению, не слишком богатой, уже имеются воспоминания боевых офицеров, в частности подводников, о действиях отдельных кораблей и соединений в Великой Отечественной войне. Такие книги полезны для флотской молодежи. Но если перед нашими издательствами, в частности перед Военным издательством, стоит задача активизировать работу по созданию таких трудов, то неплохо одновременно знакомить личный состав флота и с имеющими познавательное значение произведениями иностранных авторов на военные темы.

Книга Макинтайра имеет существенные недостатки. Некоторые положения ее рассчитаны на дезинформацию общественного мнения. Это требует критической оценки и анализа приводимого в ней материала. В области военно-технической книга заслуживает внимания не только офицеров-подводников, специалистов-противолодочников и летчиков. Книгу не без пользы прочтут офицеры и других специальностей, тем более что написана она доходчивым языком, не лишена характерного английского юмора и даже содержит некоторые критические и самокритические замечания, правда, не очень глубокие.

Работа Макинтайра «Истребитель подводных лодок» публикуется с сокращениями. Исключены отступления, не представляющие интереса для советского военного читателя.

Контр-адмирал БОГОЛЕПОВ В. П.

Предисловие к английскому изданию

В этой книге капитан 2 ранга английского военно-морского флота Дональд Макинтайр рассказывает об эскадренных миноносцах и их экипажах.

Скромно, лаконично и в то же время очень живо, с характерным шотландским юмором, Макинтайр описывает захватывающие эпизоды из утомительной, полной лишений службы в неприветливой Северной Атлантике на кораблях легких сил. Автор рисует яркую картину ожесточенной борьбы за морскую дорогу, от которой зависела жизнь Великобритании. Значительное место в книге занимают личные переживания автора. Макинтайр настойчиво проводит мысль о необходимости создания достаточно эффективных военно-морских сил в эру, когда трудно сохранить чувство перспективы в связи с появлением новых видов оружия массового поражения.

Автор дает урок военного дела всем военачальникам, но еще больший урок кроется в его отчете о суровой борьбе, в ходе которой немецкие подводные силы оказались сломленными, а храбрая Британия в час полного отчаяния была спасена. Если бы союзники уступили господство на море гитлеровскому военно-морскому флоту, вся доблесть и решимость Англии была бы напрасна — она не смогла бы бороться до победного конца, не получая из-за океана жизненно важного сырья и продовольствия. Что было верно в памятные дни боевых действий на морских сообщениях в Атлантике в годы первой и второй мировых войн, еще более верно теперь. При рассмотрении вопросов национальной и общей для всего Запада безопасности в первую очередь должна учитываться угроза со стороны подводных лодок. Поскольку сегодня СССР имеет неизмеримо больше подводных лодок, чем имел Гитлер, нельзя не обратить внимания на серьезность ситуации. К несчастью, создание мощного оружия массового поражения дало повод страхам и беспокойству, которые временами заслоняют собой другие серьезные опасности. Утверждают, что воздушная атомная война будет такой скоротечной и разрушительной, что закончится в пределах недель, суток или даже часов. В связи с этим многие задают вопрос: стоит ли вообще беспокоиться о военно-морских флотах? Лица, ставящие подобные вопросы, не учитывают многих реальных факторов.

Предположим, что та или иная храбрая нация не склонилась

перед угрозой с воздуха. Как же тогда она сможет продолжать борьбу?

Продолжать борьбу без использования морских сообщений невозможно. Допустим, что дипломатия и здравый смысл привели к письменному или устному соглашению об ограничении атомной войны. Если бы Запад в этом случае обманным путем принудили отказаться от его позиций на море, он наверняка потерял бы последние шансы на обеспечение своей безопасности.

Море как поле битвы по-прежнему имеет огромное значение, и мы должны удержать на нем свое господство, так же как и иметь надежное вооружение для отражения угрозы с воздуха.

Эпилог является наиболее интересной частью книги капитана 2 ранга Макинтайра, так как в нем автор со свойственной ему простотой и убедительностью говорит о том, что удержание нашего господства на море необходимо для безопасности и сохранения нашей жизни.

Особое внимание читателя Макинтайр обращает на систему конвоев. Но нельзя игнорировать и другие важные факторы. За период, прошедший после окончания второй мировой войны, многое изменилось. Множество изобретений открыло новые горизонты перед стратегией и тактикой.

В настоящее время среди руководителей военно-морских сил Соединенных Штатов существует мнение, что подводные лодки следует атаковать в базах и водах противника. Их необходимо искать, перехватывать и атаковать на переходах в районы боевых действий и при возвращении из этих районов. Мало быть готовыми к отражению ударов лодок, уже прорвавшихся к нашим конвоям. Подводная угроза усилилась, но с появлением нового оружия и боевой техники возросла и угроза подводным лодкам. Чтобы отразить еще большую угрозу, мы должны располагать еще большими возможностями.

Адмирал (в отставке) РОБЕРТ Б. КЭРНИ (ROBERT B. CARNEY), ВМС США

Введение

Предложение моего друга написать книгу о моем участии в битве за Атлантику вначале не заинтересовало меня. Я думал, что тем, кто зачитывается увлекательными романами о войне на море, правдивый рассказ о довольно однообразной деятельности командира эскортного соединения может показаться скучным и обыденным. Однако, прочитав несколько последних романов, крайне бессодержательных, я увидел, как дико искажена в них боевая деятельность английского военно-морского флота в военное время. Исходя из этого, я решил во что бы то ни стало рассказать о борьбе с немецкими подводными лодками так, как она представлялась одному из тех, кто принимал в ней непосредственное участие.

Большая часть книги неизбежно должна была состоять из описания наиболее захватывающих боевых эпизодов, происшедших за период моей трехлетней службы в так называемом командовании Западных подходов. Несмотря на некоторые ошибки, мне в основном везло. Однако эти эпизоды следует рассматривать на фоне тех многочисленных походов, которые не сопровождались событиями, достойными упоминания. Дело в том, что в ходе битвы за Атлантику были периоды, отличавшиеся лишь долгими и утомительными океанскими переходами. Но несмотря ни на что, такие переходы всегда приносили нам большое удовлетворение. Всегда радовали тяжело загруженные суда и танкеры, которые удавалось благополучно довести до места назначения с запасами, без которых дальнейшее ведение войны было невозможно.

Наконец, мне хочется подчеркнуть, что победа на море является результатом коллективных усилий. Нередко оплошность, допущенная даже рядовым членом коллектива, может свести на нет общие усилия. С этой точки зрения, книга является данью уважения всем тем, кго плавал вместе со мной и терпел лишения, так характерные для службы на малых кораблях при плавании в Атлантике, кто, пережив все это, оставался оптимистом, а когда изредка приходилось вступать в бой, проявлял готовность бороться до конца. Очень немногие из этих лиц получили награды, и я надеюсь, что рассказ о боях, в которых мы участвовали, в какой-то степени вознаградит их.

Глава 1.
Первые месяцы войны

Военная гроза, собиравшаяся над Европой весной 1939 года, застала меня в отпуске, который я получил за службу за границей. После двухлетнего командования эскадренным миноносцем «Дифендер» это было настоящим наслаждением.

С тех пор, как я получил звание младшего лейтенанта, прошло тринадцать лет. Около шести лет я плавал на эскадренных миноносцах, а остальные годы прослужил в военно-воздушных силах флота. Это дало мне возможность получить подготовку, необходимую для той роли, которую мне было суждено сыграть в приближавшейся войне.

Сразу же после выпуска меня назначили на эскадренный миноносец на Средиземное море, которое и тогда было основным районом боевой подготовки нашего флота. Под руководством опытных командиров, начавших службу во флоте еще в первую мировую войну, я обучался управлению кораблем, идущим полным ходом, а также совместному плаванию, когда только натренированный морской глаз и мгновенная реакция на малейшие изменения в обстановке могут обеспечить безопасность и поддержание строя. Мы учились ведению ночного боя и ночной разведки, и через некоторое время я уже распознавал в темноте корабли и определял их курс и скорость по слабо видневшимся буруну и кильватерной струе.

В дальнейшем все это мне очень пригодилось. Однако вскоре после того, как в 1926 году я был произведен в лейтенанты, у меня появилось новое увлечение, против которого я не смог устоять. Морская авиация после включения ее в 1918 году в состав вновь сформированных королевских военно-воздушных сил комплектовалась личным составом армейской авиации. Позднее летный состав авиации флота «оморячился» — половина летчиков и все летчики-наблюдатели были морскими офицерами. Завербовавшись летчиком в военно-воздушные силы флота, я вскоре отправился на родину. Так началась моя семилетняя служба в военно-морской авиации.

В те дни наша летная подготовка регламентировалась командованием английских военно-воздушных сил, и поэтому весь следующий год моя жизнь протекала на аэродромах в Нетеравоне, Льюхарсе и в Ли-он-те-Соленте.

Наша подготовка должна была полностью соответствовать требованиям устава военно-воздушных сил, поэтому военно-

морским летчикам в дополнение к их морским званиям присваивали первое офицерское звание в английской авиации младшего лейтенанта. Это создавало кое-какие ненормальности, так как авиационное звание не повышалось с получением очередного морского, и были случаи, когда капитан-лейтенант или даже капитан 3 ранга все еще имел звание младшего лейтенанта авиации и, находясь временно на службе в авиационных частях, исполнял обязанности младшего офицера и находился под командованием более молодых офицеров. При взаимном проявлении благоразумия все это сглаживалось само собой, но иногда подобные ситуации были причиной нездоровых настроений.

Наша летная подготовка подходила к концу, и близился день, когда впервые надо было самостоятельно сесть на палубу авианосца. Мною до сих пор овладевает чувство ужаса и страха при воспоминании, как первый летчик из моей группы при посадке на палубу свалился за борт «Фьюриес» прямо в море. Правда, для меня этот день кончился благополучно, и именно с этого дня я стал считать себя настоящим летчиком-истребителем военно-воздушных сил флота.

Последовавшие за этим годы службы на авианосцах «Гермес» и «Корейджес» в водах метрополии принесли мне много пользы. В войне на море авиация играла чрезвычайно важную роль, и это придавало всему тому, что мы делали, большое значение. Но нередко приходилось сталкиваться с недооценкой возможностей авиации, и это выводило нас из себя. Как и до появления паровых двигателей, артиллерия была божеством морских офицеров, и не случайно в списке флагманов того времени преобладали артиллеристы.

Артиллеристы гордились своей профессией и с презрением отвергали мысль о том, что жалкое противовоздушное вооружение кораблей бессильно против атак авиации. В результате средства, которые могли бы пойти на строительство военно-воздушных сил флота, отпускались на строительство и содержание линейных кораблей, роль которых во время войны была незначительной.

В последующие годы все отчетливее определялось значение авианосцев, но все требования постройки их оказывались напрасными, пока мы не стали свидетелями потопления новейшего линейного корабля «Принс ов Уэлс» и линейного крейсера «Рипалс». Эти любимцы приверженцев артиллерии выявили свою слабость при первом же столкновении с торпедоносцами-бомбардировщиками. Моя служба в авиации флота пришла к концу в в 1935 году, когда серьезная болезнь

временно не позволила мне летать. Но, к моей радости, когда я снова был признан годным к морской службе, счастливый случай помог мне получить желанную должность командира корабля. На верфи Фэрфилд на реке Клайд строился первый противолодочный корабль нового типа «Кингфишер». Я внимательно следил за его постройкой и заводскими испытаниями. Вскоре наступил день, когда я приказал поднять на нем кормовой флаг и вымпел.

За семь лет службы в авиации мои познания в кораблевождении стали очень скудными. Пришлось срочно учиться заново. Позже я с ужасом вспоминал о некоторых непрофессиональных методах, с помощью которых лишь по счастливой случайности мне удавалось выбираться из затруднительного положения.

Вскоре я впервые по-настоящему увлекся охотой за подводными лодками. Этому во многом способствовал тот факт, что «Кингфишер» стал опытовым кораблем противолодочной школы в Портленде. К тому же на «Кингфишер» устанавливалось только что изобретенное приспособление для борьбы с подводными лодками. Вместе с профессором Андерсеном — «крестным отцом» гидролокатора — я в течение многих дней с волнением испытывал новую технику.

Асдик в его первоначальной примитивной форме был изобретен в конце первой мировой войны. Основной принцип его действия остался неизменным до настоящего времени. Однако за прошедшие годы эффективность гидролокатора значительно возросла, расширились масштабы его использования, а также увеличилось число классов кораблей, с которых он мог применяться для проведения поиска и атак лодок врага. Основу асдика составляет приемопередатчик, который посылает звуковые импульсы в требуемом направлении, а также принимает отраженные импульсы, если посылка, встретив на своем пути какой-либо объект, отразится от него. Эти посылки и отраженные сигналы после преобразования звучат очень похоже на то, как произносится слово «пинг». Поэтому асдик стали называть «пингсетом». Работу на асдике назвали «пингинг», а офицера-специалиста по противолодочной борьбе — «пингер». Вращая приемопередатчик подобно прожектору, мы можем определить по компасу направление, в котором послан «пинг», а следовательно, и направление объекта, от которого «пинг» отражен Заметив промежуток времени между посылкой импульса и приемом отраженного сигнала, можно определить расстояние до обнаруженного объекта.

Теоретически все это выглядит очень просто, но на практике

создается ряд таких обстоятельств, которые усложняют работу гидролокатора. Совершенно очевидно, что приемопередающее устройство должно находиться под водой. Являясь по природе своей разновидностью гидрофона, приемопередатчик воспринимает шумы от движения своего корабля, причем они могут затруднить прием «пинга», если не будут приняты соответствующие меры.

Во избежание приема посторонних шумов излучатель заключен в металлический колпак-обтекатель, находящийся под днищем корабля. Колпак заполнен водой. В результате при движении корабля излучатель находится в относительно неподвижной воде. Но так или иначе лишь при умеренных ходах корабля уровень шумов в асдике может быть снижен до степени, обеспечивающей гидролокатору нормальные условия работы. Поэтому если предполагается, что корабль будет вести поиск или поддерживать контакт с обнаруженной подводной лодкой, он должен уменьшить скорость до определенных пределов

Другой характерной особенностью гидролокатора является то, что посылаемый им акустический луч имеет коническую форму. Чем дальше отходит импульс от передатчика, тем больший объем водного пространства он охватывает. Таким образом, если объект на глубине, например, 150 метров будет находиться в луче на дистанции 900 метров, по мере уменьшения расстояния он окажется под нижней границей звукового конуса и, таким образом, выйдет из «поля зрения» гидролокатора. Эта особенность, с одной стороны, является преимуществом — она дает возможность приближенно определять глубину погружения подводной лодки, но, с другой стороны, она является большим недостатком, так как при атаке глубинными бомбами, прежде чем корабль достигнет точки сбрасывания, на длительный промежуток времени теряется контакт с целью. Эта особенность создавала для нас значительные трудности, поскольку немецкие подводные лодки в случае атаки, как правило, уходили на большие глубины. В конце концов нам пришлось перейти к новым методам атаки.

При ведении поиска асдиком просматривается сравнительно большая дуга горизонта справа и слева по курсу корабля. Посылка импульсов производится ступенями через несколько градусов. Затем осуществляется прослушивание, после чего процесс повторяется снова. Таким путем обследуется довольно широкая полоса водного пространства.

Если поиск вели совместно несколько кораблей, они обычно следовали строем фронта с интервалом между кораблями 1 — 1,5 мили. При этом поиск велся таким образом, чтобы полоса,

просмотренная асдиком одного корабля, перекрывалась полосами просмотра соседних кораблей. В этом случае между кораблями не должно было оставаться непросмотренного водного пространства.

Если получали эхо, акустический луч некоторое время удерживали в соответствующем направлении, чтобы можно было успеть снять с прибора расстояние и пеленг и передать полученные данные на прокладочный планшет. Получив несколько расстояний и пеленгов, оператор на планшете определял курс и скорость цели. Если цель перемещалась, установить ее характер было трудно, поскольку киты и косяки рыбы также отражают импульс. Если же объект оказывался неподвижным, тем более трудно было предположить в нем подводную лодку, так как она должна иметь некоторое движение вперед, чтобы горизонтальные рули могли удерживать ее на заданной глубине. Следует, однако, учитывать, что в районе с малыми глубинами эхо, полученное от неподвижного объекта, может исходить от подводной лодки, лежащей на грунте.

Таким образом, теоретически принцип действия асдика довольно прост, но практическое его использование представляет значительные трудности.

Неопытному оператору все многообразные по своему характеру эхо — от подводных лодок, рыб, приливных струй, скал и даже воображаемые — кажутся одинаковыми. У опытного гидроакустика развивается нечто вроде шестого чувства. Для него эхо от подводной лодки каким-то необъяснимым образом отличается от любого другого. Но так или иначе поиск подводных лодок является очень сложным делом. Поэтому, прежде чем принимать какое-либо решение, необходимо взвесить ряд обстоятельств. Во-первых, надо помнить, что со временем может представиться более подходящий момент для атаки, поэтому следует разумно расходовать имеющийся запас глубинных бомб. Во-вторых, необходимо учитывать, что при выходе из завесы охранения в ней образуется разрыв и что ложная тревога может вызвать панику в конвое.

Но если принято решение атаковать, корабль должен немедленно идти на сближение с целью, причем с умеренной скоростью. Ко времени, когда расстояние между ними уменьшится примерно до 900 метров, на планшет поступит достаточное количество данных, которые позволят определить скорость и курс цели. Затем курс корабля изменяется таким образом, чтобы «столкнуться» с подводной лодкой. В тот момент, когда корабль проходит над целью или, вернее, немного не доходит до нее, чтобы дать время глубинным бомбам погрузиться до намеченной глубины, сбрасывается серия бомб. Бомбы с

кормовых бомбосбрасывателей сбрасываются через равные промежутки времени прямо за корму в кильватерную струю. В это же время бомбометы выстреливают бомбы примерно на расстояние 15 метров от каждого борта. Правильно сброшенная серия бомб обычно образует фигуру, напоминающую вытянутый восьмиугольник, в центре которого, предположительно, должна находиться цель. Причем бомбы должны взрываться вблизи подводной лодки как по глубине, так и в плане, только в этом случае она будет уничтожена. Так как глубину погружения подводной лодки трудно определить точно, бомбы с целью увеличения шансов на успех обычно сбрасываются с различными установками глубины.

Именно такой характер носила атака с применением асдика и глубинных бомб в первые дни битвы за Атлантику. В дальнейшем, конечно, методы атаки и расчетов были значительно усовершенствованы. Прежде всего, охотники за подводными лодками стали учитывать влияние, оказываемое на корабль ветром и волной. Именно от этого во многом зависел выбор наиболее выгодного направления атаки. Чрезвычайно важную роль играло также умение уклоняться от торпедных ударов подводной лодки.

Трудно переоценить значение фактора внезапности — от него во многом зависел успех атаки.

Во время войны мне здорово везло на специалистов-гидроакустиков.

На «Уокер» старший гидроакустик прекрасно знал свое дело. В тревожное ночное время, когда атаки конвоя были наиболее вероятны, он мог с необыкновенной точностью классифицировать приходящие сигналы. На «Хесперус» гидроакустик Костер отличался способностью различать первое самое слабое эхо от подводной лодки, полученное на максимальной дальности от цели Костер, мой помощник и офицер-специалист по противолодочной борьбе представляли собой страшную угрозу для немецких подводных лодок, находящихся поблизости «Хесперус».

В 1937 году я был переведен на эскадренный миноносец «Дифендер». Он мало походил на мой маленький 785-тонный «Кингфишер», скорость которого равнялась 20 узлам. Мощность его механизмов достигала 35 000 лошадиных сил, и он имел 32-узловой ход. Когда наша флотилия находилась в Южно-Китайском море, я благодарил судьбу за то, что уже имел опыт плавания на эскадренных миноносцах в Средиземном море. С началом войны между Японией и Китаем наша учеба прекратилась, так как каждый корабль флотилии должен был

оказывать поддержку многочисленным иностранным колониям, разбросанным по китайскому побережью.

В настоящее время «дипломатия с помощью канонерских лодок» вышла из моды, но в те дни многие европейские коммерсанты, находившиеся в Китае, были рады видеть британский или американский флаг, развевающийся на военном корабле.

Мюнхенский кризис застал «Дифендер» в роли ангела-хранителя иностранной колонии в Амое. В случае войны жители этой колонии оказались бы в довольно щекотливом положении; это стало особенно ясно после нашего ухода в базу военного времени Сингапур. Однако мне не суждено было принять участие в военных действиях. Весной 1939 года по независящим от меня обстоятельствам я передал «Дифендер» своему преемнику и вскоре отплыл домой.

В дальнейшем я рассчитывал получить назначение на один из новых эскадренных миноносцев. Однако вскоре была объявлена мобилизация резервного флота, и мне приказали направиться в Розайт, чтобы ввести в строй эскадренный миноносец «Веномес», принимавший участие в первой мировой войне. Смирившись и успокаивая себя тем, что «Веномес» все ж таки эскадренный миноносец, я направился к месту назначения. Трудно представить мое состояние, когда я, приехав в Розайт, отыскал среди старых эскадренных миноносцев, стоявших в заводском бассейне, корабль, которым мне предстояло командовать.

«Веномес», построенный в конце первой мировой войны, был оборудован экспериментальной машинной установкой. Для имеющих отношение к инженерному делу следует добавить, что это был первый эскадренный миноносец, котлы которого получали питание по системе замкнутого цикла. Эта система имела множество недостатков. Поэтому, когда кончилась первая мировая война, «Веномес» поспешно вывели в резерв, что вызвало у механиков корабля вздох облегчения.

С тех пор «Веномес», в отличие от других кораблей, находился в резерве. Механики флота, привыкшие к более современным типам машинных установок, смотрели на его необычные механизмы с большим недоверием. По этой причине на нем не производилось никаких усовершенствований. Это означало, в частности, что он не был вооружен асдиком — единственной в то время установкой, предназначенной для обнаружения подводных лодок.

При виде устаревшего вооружения «Веномес», которое состояло из 102-мм орудий (к тому же корабль не имел противолодочного оружия), почему-то вспоминалось едкое

замечание герцога Веллингтона по поводу некоторых частей, находившихся под его командованием, которые вместо того, чтобы пугать противника, «черт бы их побрал», одним своим видом пугали его самого.

Но так или иначе пришлось ввести «Веномес» в состав действующего флота, и команда корабля, состоявшая в основном из опытных резервистов, уже отслуживших срок службы в запасе и прекрасно знавших корабельную службу, привела его в полный порядок. Вскоре из труб начал валить дым, машинная установка неохотно возвратилась к жизни и заставила корабль вибрировать, что является первым отличительным признаком действующего корабля. В назначенное время мы проложили курс в Ферт-оф-Форт для проведения испытаний и боевой подготовки.

На первых порах все шло удивительно гладко, и этим мы были обязаны нашему инженер-механику, который с большим мастерством управлял допотопной машинной установкой «Веномес». Вскоре мы вошли в состав флотилии, которой командовал капитан 2 ранга Холси, державший флаг на «Мэлколм». Через некоторое время мы должны были принять участие в смотре резервного флота в бухте Веймут. Главная цель смотра состояла в том, чтобы представить его величеству всех командиров кораблей, а также некоторых офицеров и рядовых. Когда подошла моя очередь, я обратил внимание на озлобленное покрасневшее лицо адмирала Дарлана, командующего французским военно-морским флотом, которого пригласили присутствовать на смотре. В то время я не знал, какую жгучую ненависть питал он к английскому военно-морскому флоту. Теперь, когда я вспоминаю все это, мне кажется, что он и не стремился скрыть свои истинные чувства. Из Веймута наша флотилия направилась в Портсмут, и там мы услышали, как Невилл Чемберлен объявил, что мы находимся в состоянии войны с Германией.

Нашей флотилии поручили эскортировать суда, перевозившие войска через пролив Ла-Манш во Францию. Это была крайне неблагодарная работа. Каждую ночь два или три корабля флотилии встречались у ворот бокового заграждения с быстроходными пакетботами из Гарвича или с линии Дувр — Кале, которые использовались теперь в качестве войсковых транспортов.

Собрав пакетботы за пределами бона, мы обычно направлялись 25-узловым ходом в Шербур или Гавр, куда прибывали в светлое время суток. Разгрузка обычно занимала не так много времени — час или два.

Нам было трудно серьезно относиться к нашим обязанностям

по эскортированию, так как противник не делал даже малейших попыток помешать этим ночным переходам.

На мой взгляд, вся сложность нашего дела заключалась в том, чтобы преодолеть многочисленные препятствия на берегу, созданные военной лихорадкой, а затем в условиях ночной темноты и дождевых зарядов выйти из гавани и нащупать проход между слабо освещенными буями, обозначавшими ворота бонового заграждения. Сильнейшее боковое течение у ворот бонов заставляло совершать замысловатые маневры, чтобы дождаться, пока пройдут войсковые транспорты.

Лишь обогнув Наб-Тауер (маяк на подходах к Портсмуту), наш конвой, состоявший из быстроходных пакетботов, которые шли без огней и, конечно, не имели радиолокаторов, начинал пересекать главный маршрут конвоев, двигавшихся по каналу. Однажды, идя 25-узловым ходом, мы пересекли под прямым углом курс большого конвоя, и было просто чудом, что не произошло столкновения. Все это давало хорошую практику в условиях военного времени. А пока на старом «Веномес» я заботился лишь о том, чтобы не отстать от наших быстроходных подопечных: О защите их мы как раз думали меньше всего.

Однажды утром в первых числах января, просматривая почту, я почувствовал некоторое волнение: мне бросился в глаза уже знакомый официальный конверт. Вскрыв его, я узнал, что меня назначили на должность командира «Харти», который строился тогда на верфи Торникрофт в Вулстоне, близ Саутгемптона. Название корабля ни о чем не говорило и, казалось, больше всего подходило буксиру. Поэтому для меня было приятной неожиданностью узнать, что «Харти» эскадренный миноносец, очень похожий на наши миноносцы типа «Н», правда, несколько модифицированный в угоду бразильцам, для флота которых он строился вместе с пятью другими миноносцами.

Передав «Веномес» своему преемнику, я поспешил на верфь Торникрофт и здесь увидел стоящим на бочке корабль, который произвел на меня сильное впечатление.

Это был эскадренный миноносец, имевший классические обводы кораблей, построенных Торникрофтами, которые, как мне кажется, являются лучшими конструкторами эскадренных миноносцев. Незначительные дефекты, которые вначале имел «Харти», были в основном следствием того, что Адмиралтейство самовольно передвинуло дату окончания его постройки. Оно делало все возможное, чтобы поскорее вывести корабли в море, где ощущалась острая нехватка сил и средств для преследования немецких подводных лодок и эскортирования конвоев. Тем не менее ходовые и артиллерийские испытания, а также ряд других

проверок, которые требуется провести перед формальным вводом корабля в строй, прошли хорошо, и вскоре я от имени Адмиралтейства расписался в принятии эскадренного миноносца. Оставалось посмотреть, как у ребенка прорезываются зубы.

Практика показала, однако, что из-за поспешного окончания постройки корабля стальные листы верхней палубы не были должным образом зачеканены, в результате чего на всех находившихся на нижней палубе непрерывно лила вода. Наш гирокомпас не принадлежал к уже испытанным гирокомпасам Сперри, установленным почти на всех военных кораблях, и предназначался для тихоходных торговых судов. Монтаж системы управления артиллерийским огнем не был закончен, не успели установить и прицела центральной наводки. Шкалы приборов и орудийные прицелы были отградуированы вместо градусной по какой-то десятичной системе, которую мы так и не смогли понять. В связи с этим наводка орудий на цель могла осуществляться лишь допотопными методами — указаниями рукой или фуражкой.

Что касается торпед (их было восемь), то они, как и артиллерийские системы, принадлежали к распространенному типу и свободно продавались по коммерческим ценам. Для моих же торпедистов, привыкших к торпедам, которые выпускались Адмиралтейством, они были чем-то вроде закрытой книги. Откровенно говоря, мы и не прикасались к ним, так как в их боевые зарядные отделения не входило предохранительное устройство, предназначенное для предотвращения их взрыва при ударе бомбой или осколком в случае атаки корабля с воздуха. Наши опасения не были напрасны. Как мы узнали позже, во время боевых действий в норвежских водах польский эскадренный миноносец, вооруженный подобными торпедами, развалился от взрыва на две части в результате попадания бомбы в его торпедный аппарат.

Все это вместе взятое раздражало нас. Радовала лишь новейшая гидроакустическая аппаратура, а также машинная установка, которая мчала нас 30-узловым ходом, при этом корпус корабля вибрировал очень незначительно,

Через несколько дней после вступления в строй мы узнали, что наш корабль стал называться «Хесперус». Вообще говоря, перемена названия считается плохой приметой, но это никак не относилось к нашему эскадренному миноносцу, которого первоначально окрестили каким-то непонятным португальским именем. Однако его название было изменено вторично не в целях благозвучия, а потому что «Харти» легко можно спутать с «Харди» — лидером эскадренных миноносцев, которому

предстояло отличиться в бою за Нарвик. Другой корабль нашей флотилии, носивший название «Хэнди», находился в таком же затруднительном положении, так как при передаче по азбуке Морзе его название всего лишь на одну точку отличалось от «Харди». Его переименовали в «Харвестер». В дальнейшем ему предстояло прославиться в битве за Атлантику.

Постройка двух первых кораблей флотилии, бразильских эскадренных миноносцев — «Хесперус» и «Хэвант» — была завершена. В ожидании окончания постройки остальных кораблей флотилии эти два эскадренных миноносца должны были нести противолодочное патрулирование Скапа-Флоу. Однако наша первая боевая задача носила совершенно иной характер. «Хесперус» и «Хэвант» приказали направиться в Торсхавн — главный город Фарерских островов, где мне предстояло информировать губернатора о том, что для предупреждения движения немцев в этом направлении союзники намеревались оккупировать его владения и что крейсер «Суффолк» с символическим десантом английской морской пехоты прибудет на следующий день.

Вскоре мы прибыли в Торсхавн. На пристани нас приветствовала веселая толпа жителей, которые хотели проводить нас до консульства. Избежать этого стоило больших трудов. Из консульства я вместе с командиром «Хэвант» отправился к губернатору. Консул и губернатор встретили нас очень радушно. Однако когда губернатору стала известна цель нашего визита, атмосфера сердечности и гостеприимства на мгновение исчезла. Губернатор произнес небольшую речь. Из сказанного им мы поняли, что ему ничего не остается делать, как смириться с создавшимся положением.

После окончания официального визита мы вернулись на корабли и в ожидании прибытия «Суффолк» качали вести противолодочное патрулирование.

Тем временем началась норвежская операция, и «Хесперус» был включен в состав охранения линейного корабля «Резолюшн», который направлялся в Нарвик, чтобы огнем своих орудий калибра 381 — мм поддерживать наши войска на берегу. В фиордах мы занялись патрулированием входов в целях предупреждения прорыва немецких подводных лодок, чередуя выполнение этой задачи с несением прибрежного дозора у города Нарвик, который был окружен тесным кольцом союзных войск. Здесь наши орудийные расчеты получили первое боевое крещение. Экипажи кораблей, находившихся в Нарвике, горели одним желанием — взорвать железнодорожный туннель, который укрывал немецкие полевые орудия. Когда немцы полагали, что

мы не наблюдаем за ними, они выкатывали из туннеля орудие и выпускали пару снарядов. Поэтому мы должны были всегда держать наши орудия наготове. Довольно примитивная система управления артиллерийским огнем была нам большой помехой, и ко времени нашего ухода из этого района мы могли претендовать лишь на крайне скромные лавры.

Мои воспоминания о тех днях наполнены беспрерывными звонками колоколов громкого боя, означавшими воздушную тревогу, которая могла быть объявлена в любое время дня и ночи, поскольку в это время года в тех широтах темноты не бывает. Находясь в Нарвике, мы оказывались за пределами радиуса действий немецких пикирующих бомбардировщиков, поэтому нас атаковывали более тяжелые самолеты, которые производили бомбометание с горизонтального полета.

По действовавшим в то время наставлениям для уклонения от удара с воздуха кораблю следовало увеличить ход до 20 узлов, а затем, когда самолеты достигнут точки сбрасывания, которую мы могли определить довольно точно, если даже не успевали уловить момент сбрасывания бомб, изменить курс на 90°. Если все шло правильно, бомбы падали как раз в том месте, где мы находились бы, если бы продолжали идти прежним курсом.

Однако иногда случалось, что нас атаковывали одновременно две группы самолетов, и я до сих пор слышу возгласы своего старшего помощника: «Не оглядывайтесь сейчас, сэр, но имейте в виду, что за нами следят». Через секунду на траверзе упало несколько бомб, правда, на таком расстоянии от корабля, на котором ему трудно было причинить повреждения.

Однажды, когда наводчики не могли увидеть цель, я, помню, крикнул им: «Наводите в солнце!» Эффект был такой же, как если бы стрельба велась в любом другом направлении. Но как ни странно, этот смехотворный прием в нескольких случаях давал возможность сорвать атаку противника, что способствовало укреплению нашего морального духа.

После многократного успеха неизбежно приобретаешь репутацию специалиста по уклонению. Однако эта оценка теряет свое первоначальное значение, когда узнаешь, что каждый командир эскадренного миноносца имеет на своем корабле точно такую же репутацию. В этот же период я сделал одно очень интересное открытие. Во время бомбардировки страх охватывает всех, кто находится на корабле. Тем не менее каждый считает, что это чувство присуще только ему одному. Однажды, когда во время короткой передышки мы стояли на якоре, я спустился в кают-компанию. В разговоре с офицерами я заметил, что их спокойствие в самые напряженные моменты боя, когда сам я

дрожу, как осиновый лист, просто раздражает меня. После минутного молчания раздался взрыв хохота. Кто-то сказал: «Как раз перед вашим приходом мы говорили о том, что завидуем вашему спокойствию». Мне кажется, что после этого разговора все мы стали чувствовать себя гораздо увереннее.

На мой взгляд, самым невозмутимым членом команды был вестовой. Сразу же после отбоя воздушной тревоги он обычно появлялся на мостике с огромной кружкой горячего чая, при этом лицо его сияло довольной улыбкой. Мне часто приходят на память дни жестоких штормов, когда вестовой, пунктуальный до минуты, просто чудом добирался с горячей пищей до моей каюты, в то время как корабль выделывал бог знает что. Я никогда не мог себе представить, каким образом он избегал волн, перекатывающихся через палубу, пробираясь в носовую часть корабля из офицерского камбуза. Однажды, правда, его чуть было не смыло за борт. Но ничто не могло умерить его энтузиазма. «Еда должна подаваться командиру так же, как и почта, — несмотря ни на что», — любил говорить он.

Точность бомбометания высотных бомбардировщиков противника даже по неподвижным целям была удивительно низкой. Когда флагманский корабль «Эффингем» находился в Харстаде, неподалеку от Нарвика, его атаковали почти ежедневно, но я не помню, чтобы в него когда-нибудь попадали. Когда я впервые прибыл в Харстад, я сразу же поставил «Хесперус» на якорь. Мне повезло: я нашел сравнительно свободный участок акватории, где можно было стать. Однако вскоре какой-то завсегдатай этих мест сказал мне, что мы находимся под ветром у «Эффингем» и что бомбы, сброшенные на него, обычно падают в нескольких кабельтовых по ветру, так как немецкие летчики, очевидно, были неспособны учесть отклонение бомб под влиянием ветра.

В скором времени мы приняли участие в высадке войск в город Мё, расположенный на некотором расстоянии к югу от Нарвика. В связи с этим мы оказались в пределах радиуса действия немецких пикирующих бомбардировщиков. 120-мм пушки — наше основное оружие — не имели достаточного угла возвышения, необходимого для ведения прицельного огня, и мы могли рассчитывать лишь на малонадежный многоствольный 12-мм пулемет и на два пулемета системы Льюиса.

За все это время мы ни разу не видели ни одного самолета союзников, но, тем не менее, каждый вечер Би-би-си сообщало о каких-то необычайных подвигах английских летчиков. Когда мы находились у Мё, до нас дошли радостные вести о том, что авианосец «Глориес» находится где-то рядом и что мы можем

рассчитывать на воздушное прикрытие Но мы слишком понадеялись на помощь «Глориес», и когда над нами появилась группа самолетов, летящих друг за другом с выпущенными шасси (в то время это был опознательный сигнал наших самолетов), мы приняли их за самолеты нашей морской авиации типа «Скуа».

Лишь когда самолеты начали разворачиваться для бомбометания с пикирования, мы поняли, что ошиблись Эскадренному миноносцу удалось уклониться от прямых попаданий, однако две бомбы, разорвавшиеся у кормы, вынудили нас снизить скорость, а в дальнейшем даже поставить корабль в док на ремонт. Поэтому неделей или двумя позже, когда был сформирован конвой, возвращавшийся домой, нам было приказано войти в состав эскорта, а затем идти в Данди на ремонт.

Глава 2.
Бои в Атлантике

С самого начала военных действий я стремился служить в противолодочных силах и воевать там, где противник действовал наиболее активно. Когда выяснилось, что самые ожесточенные бои должны были разгореться в Атлантике, у меня появилось желание присоединиться к нашим силам, тогда крайне ничтожным, ожесточенно оборонявшимся на этом океанском театре.

Дело в том, что охота за подводными лодками — подкрадывание к ним и в конечном счете уничтожение — всегда, как мне казалось, давала возможность моряку наиболее полно раскрыть свое военное искусство. С окончанием эпохи парусного флота строго индивидуальное искусство моряка постепенно стало заменяться действием различных приборов и приспособлений, причем развитие их приняло такие масштабы, что война на море свелась главным образом к математическим вычислениям, использованию боевой техники, а также к точной наводке орудий на едва видимые цели, находящиеся на расстоянии нескольких десятков миль.

В противолодочной борьбе контакт с противником обычно устанавливается на близкой дистанции и исход боя решает хорошая морская подготовка.

Я был сравнительно молодым командиром, и перспектива просидеть всю войну на эскадренном миноносце, входящем в состав главных сил флота, почти не имея шансов вступить в непосредственное соприкосновение с противником, казалась мне просто ужасной. Я никак не мог смириться с малоинтересной службой по охранению корабельных соединений флота, к тому же меня ни в какой степени не устраивало всегда быть на побегушках у «старших братьев» — линейных кораблей и авианосцев.

Вскоре моя заветная мечта осуществилась. Зимой 1940 года я был, наконец, переведен на Атлантический театр военных действий.

Однако первые несколько месяцев сразу же разочаровали меня. Встречи с противником были редкостью, и причина этого заключалась в ошибочной тактике, принятой нашим командованием. Нас непрерывно гоняли от одного места потопления судна к другому, и только для того, чтобы узнать, что немецкая подводная лодка давно уже скрылась.

Это была одна из самых тяжелых зим, проведенных нами на Атлантике. Как и большинство других эскортных кораблей и охотников за подводными лодками, мы провели ее главным образом в дрейфе в условиях ужасных штормов. В то же самое время к нам нескончаемым потоком поступали приказания, которые заставляли нас выходить то на поиск немецкой подводной лодки, атакующей одиночное торговое судно, то в район обнаружения перископа, который якобы видели патрульные самолеты.

Я до сих пор помню один из таких выходов, когда «Хесперус» вместе с «Харрикейн» (кораблем того же типа) бесцельно патрулировал, время от времени направляясь к месту обнаружения немецкой подводной лодки. Барометр стремительно падал вниз, что говорило о приближении циклона.

Ветер и волнение непрерывно усиливались, и вскоре мы легли в дрейф, поддерживая такие обороты машины, которые позволяли управляться рулем.

Метеорологические условия продолжали ухудшаться. Пронзительный ветер усиливался с поразительной быстротой. Высоко над нами вздымались огромные водяные валы. Их верхушки разносились ветром и превращались в водяную пыль. Для суровой Атлантики это была обычная погода.

Управлять кораблем становилось все труднее. Чудовищные волны с колоссальной силой обрушивались на эскадренный миноносец, и его носовая часть глубоко зарывалась в волну, черпала тонны воды, которая с грохотом перекатывалась на корму, смывая все на своем пути.

Передвижение по верхней палубе было теперь далеко не безопасно. В связи с этим команду разделили на две группы. Находившимся на корме не разрешалось переходить на нос, а находившимся в носовой части корабля — на корму.

В носовой части, кроме меня, находился еще вахтенный офицер. Мы продержались двое суток, с трудом урывая время на еду и сон.

Громадные волны то поднимали наш корабль высоко вверх, то со страшной силой бросали его вниз. Из-за этой ужасной качки наш гирокомпас вышел из строя, а картушка магнитного компаса так быстро бегала из стороны в сторону, что рулевой не имел возможности удерживать по компасу корабль на курсе.

В результате нам приходилось управлять рулем с мостика, подавая команды стоявшему внизу рулевому. Самое важное было не допустить, чтобы корабль стал лагом к волне.

Однако волны каждую минуту могли повернуть корабль, поэтому управление с помощью одного руля оказалось

недостаточным. Приходилось давать короткие толчки машинами то одного, то другого борта, и только таким способом можно было удержать корабль носом к волне.

Для всего этого требовался хороший глазомер, так как если бы толчок оказался несколько сильнее, чем это было необходимо, корабль мог с ужасающей силой врезаться в надвигавшуюся стену воды. Такая обстановка требовала крайнего напряжения сил.

Ночные часы были самыми мучительными. Мы видели только белые гребни приближающихся водяных валов, когда они перекатывались и разбивались где-то высоко над нами. С этой невообразимой высоты они, казалось, должны были наверняка с грохотом обрушиться на нас и раздавить корабль, как яичную скорлупу.

В темном небе непрерывно сверкали молнии, к тому же лил проливной дождь.

Я хорошо помню, как во время этого шторма, часами стоя на мостике, я без конца смотрел на гребни мчавшихся на нас валов. Храбрый «Хесперус» мужественно встречал каждый вал, а я, цепляясь за поручни, в страхе уговаривал его: «Карабкайся! Карабкайся!» И он чудом выкарабкивался, и мы спаслись.

Думая обо всем этом, я обычно вспоминаю картину, висевшую в каюте командира нашего Дивизиона. На ней был изображен миноносец в море в штормовую погоду. Внизу стояла надпись: «О боже, будь милостив ко мне. Волны так велики, а мой корабль так мал».

В эти тяжелые дни наши корабли, так необходимые для эскортирования конвоев, занимались бесполезными поисками в бескрайних просторах бушующего океана.

Тем временем длинная и суровая зима близилась к концу, и те из нас, кто находился в море, чувствовали, что ужасные дни, когда наши корабли использовались не по назначению, должны были скоро кончиться. Уже в феврале 1941 года дало себя знать влияние адмирала Нобла, который только что создал свой штаб в Ливерпуле. Он упростил организацию береговых штабов и корабельных соединений, перегруппировал все наши силы и внес много нового в планы боевых действий.

Новые веяния носились в воздухе. Наши неожиданные переходы через океан теперь не были такими бесцельными, как раньше. Штаб же с каждым днем становился все более самостоятельным.

Ходили самые разнообразные слухи. Говорили, например, что в скором времени начнется формирование новых эскортных групп, которые, пройдя совместную подготовку, будут действовать как самостоятельные подразделения, имеющие

постоянный состав. Это дало бы возможность обеспечить конвои хорошо сработавшимися эскортными группами в отличие от групп, составленных из случайных, наугад подобранных кораблей.

В феврале адмирал Нобл решил сам отправиться в Атлантику и посмотреть, каким образом можно улучшить существующую организацию. Адмирал следовал на эскадренном миноносце, которым командовал капитан 3 ранга Коучмен, назначенный на время этого перехода командиром эскорта.

В течение всего перехода в действия кораблей эскорта вмешивался береговой штаб, по вине которого мы, командиры кораблей, имели много неприятностей. Командир эскорта не мог самостоятельно принимать решения. Вопреки его желанию, корабли эскорта, подчиняясь приказаниям штаба, занимались бесполезными поисками противника. Корабль Коучмена с адмиралом на борту один остался в охранении транспортов.

Конвой не был атакован, но, тем не менее, адмирал решил во что бы то ни стало положить конец всем этим беспорядкам. Свое обещание он сдержал, и в дальнейшем от этого во многом зависела наша победа.

Вернувшись в марте 1941 года в Ливерпуль, я узнал о своем новом назначении. В дальнейшем мне предстояло командовать старым, потрепанным эскадренным миноносцем «Уокер», который участвовал в морских сражениях еще в первую мировую войну. Для меня это было тяжелым ударом. Команда «Хесперус» и я многое пережили вместе. Непрерывные воздушные атаки в период норвежской операции и необыкновенно суровая зима в Атлантике сплотили нас. И теперь мне было очень тяжело расставаться с командой «Хесперус».

Тогда я еще не знал, что через восемнадцать месяцев я снова вернусь на «Хесперус» и вместе с ним буду переживать волнующие моменты встреч с противником, над которым уже нависла угроза поражения.

Старый «Уокер» и незнакомую мне команду я принял с тяжелым чувством. «Уокер» был сильно поврежден, и ему только что приварили новую носовую часть. Подобные операции не всегда бывают успешны, и я не мог питать к «Уокер» большого доверия.

Однако мои дела были не так уж плохи. В скором времени мне было также приказано принять командование одной из вновь сформированных эскортных групп. Моей задачей было сколотить боеспособный отряд и принять участие в охранении атлантических конвоев. Это рождало надежду на встречу с противником, а когда команда «Уокер» превратилась в

сплоченный коллектив, имеющий значительный боевой опыт, ко мне вернулась прежняя уверенность.

Офицер, с которым мы обменялись кораблями, был мой старый друг, также капитан 3 ранга, Тейт — отважный офицер и прекрасный человек. Впоследствии он как командир стал широко известен на Атлантике. Тейт погиб во время жестокой схватки с противником.

В процессе передачи кораблей, которая, как нам показалось, заняла не так много времени, мы должны были проверить секретную документацию, отчитаться в корабельных запасах. Несколько позже мы стали посещать конвойные совещания, а также перечитывать походные наставления и наставления по конвойной службе.

Несмотря на некоторую задержку, уже в начале марта я вывел «Уокер» из Гладстон-Докс вниз по реке Мереей на протраленный фарватер, на котором уже формировался растянувшийся до Ирландского моря конвой.

Первые дни в охранении всегда полны забот для командира эскорта. Необходимо проверить по списку от сорока до восьмидесяти судов; неизбежно появляющиеся отстающие суда, которые не могут поддерживать намеченную скорость хода, следует заставить идти быстрее или отправить их обратно ожидать более тихоходного конвоя; одно или два судна обычно всегда потерпят крупную или малую аварию; в этом случае нужно решить, оставить ли эти суда на месте в расчете на их присоединение через приемлемый промежуток времени, выделить ли корабль для их охранения или же следует отправить их обратно в гавань для ремонта,

В течение всего этого начального периода командир эскорта почти не имеет возможности хотя бы на час сойти с мостика. Меняются вахтенные, день сменяет ночь, но командир эскорта и старшина-сигнальщик неизменно стоят на своих постах, решая множество проблем, касающихся налаживания нормального движения конвоя.

Теперь следует остановиться на взаимоотношениях между коммодором конвоя и командиром эскорта. Коммодоры океанских конвоев обычно назначались из числа адмиралов в отставке или старших офицеров, отозванных из торгового флота, которым давали временное звание коммодора военно-морского резерва. С небольшим штатом связистов коммодор располагался на корабле, который на данном переходе считался флагманским. В обязанности коммодора входило обеспечение внутренней дисциплины конвоя, а также безопасности плавания и маневрирования конвоя в целом. Он также должен был по

требованию старшего офицера эскорта принять меры по уклонению судов от атаки противника.

Теоретически командир эскорта нес ответственность лишь за оборону конвоя в случае нападения противника. Тем не менее разграничить сферы ответственности коммодора и командира эскорта было почти невозможно. Например, плохое затемнение судов в конвое являлось нарушением внутренней дисциплины, и если строго придерживаться правил, это должен был устранять по просьбе коммодора командир эскорта, посылая к плохо затемненному судну корабль с целью заставить его затемниться. Но в действительности, в связи с тем, что незатемненный транспорт подвергал угрозе нападения противника весь конвой, любой эскортный корабль, обнаружив подобное нарушение дисциплины, «расправлялся» с нарушителем на месте, не обращаясь к коммодору.

Коммодоры имели более высокие звания по сравнению с командирами эскорта, и если бы они держали себя заносчиво и требовали соблюдения буквы закона в вопросах распределения обязанностей, это могло бы вызвать различные трения. Но, к счастью, коммодоры держались исключительно корректно и всегда с должным вниманием относились к предложениям командиров эскорта, которые, как они прекрасно понимали, всегда были лучше информированы об общей обстановке. Дело в том, что коммодоры имели ограниченные возможности поддержания связи по радио.

В наставлении по конвойной службе имелся довольно странный параграф, который возлагал конечную ответственность за безопасность конвоя в целом на командира эскорта. Я, правда, лишь однажды воспользовался им — когда разошелся во мнениях с коммодором.

В упомянутом случае группа судов, которые я эскортировал, в условиях штормовой погоды приближалась к водам метрополии. Во время перехода я получил радиограмму с сообщением места и курса конвоя, который шел нам навстречу, и если бы мы продолжали идти прежним курсом, мы обязательно встретились бы с ним, а этого необходимо было избежать любой ценой. Я знал точное место конвоя, так как моему штурману утром удалось определиться. Однако коммодор предпочитал верить штурману своего флагманского корабля, который рассчитал счислимое место, и это было единственное, что он мог предложить. В конечном счете коммодор отказался принять мое предложение. После этого мы обменялись серией язвительных сигналов, и в конце концов разозлившемуся коммодору пришлось признать свое поражение.

Этот инцидент был единственным. Вообще же наши отношения с коммодорами строились на взаимном уважении. Наша страна многим обязана этим доблестным людям, которые, несмотря на преклонный возраст, возвратились во флот, чтобы, используя свой опыт и знания, вновь сколачивать и охранять конвои, безупречно державшие строй.

До выхода из Ирландского моря в Атлантический океан конвой обычно двигался двумя кильватерными колоннами, которые нередко растягивались более чем на десять миль, до тех пор, пока суда не разбирались и не начинали удерживать свои места на определенной дистанции от передних мателотов.

Тем временем проверялись световая сигнализация и радиосвязь, проводились тренировки орудийных расчетов и другие приготовления. В это время корабли эскорта непрерывно ходили вокруг конвоя. С рассвета до сумерек непрерывно трещали створки сигнальных прожекторов. Несколько позже слышалось лишь приглушенное щелканье створок затемненных ночных фонарей. Мои связисты старшина сигнальщик и два сигнальщика, — казалось, никогда не спали, так как от них зависело очень многое.

Плохая видимость и неспокойное море увеличивают трудности сортировки большого числа судов и повышают ответственность, лежащую на командире эскорта. Следует напомнить, что он не имел радиолокаторов, а все суда были полностью затемнены. Использование отличительных и ходовых огней было запрещено по вполне понятным причинам.

После того как корабли эскорта выйдут в океан, коммодор выстраивает конвой в одиннадцать или двенадцать колонн, которые покрывают площадь около шести миль в ширину и двух миль в глубину. Затем командир эскорта располагает около десятка своих кораблей по окружности вокруг конвоя в трех — пяти милях от него. Длина этой окружности составляет около 45 миль, и поэтому корабли эскорта обычно находятся друг от друга приблизительно в восьми милях.

Каждому кораблю часть этой окружности отводится для патрулирования, и в то время как конвой движется постоянным курсом, эскортные корабли снуют взад и вперед, обеспечивая оборону заданного им района в завесе охранения.

Никогда не лежать на одном и том же курсе более двух минут и никогда не ходить правильным зигзагом — таково было золотое правило, позволявшее создавать как можно больше трудностей для немецких подводных лодок.

Бесконечно подающиеся команды на руль и ответы рулевого вместе со звуковым эффектом от работы асдика создавали в моей

походной каюте под мостиком непрерывный шум изо дня в день. Вскоре я так привык к этому шуму, что перестал обращать на него внимание и даже мог крепко спать. Однако каждый новый звук, нотки беспокойства в голосе вахтенного офицера или изменение характера эха асдика немедленно будили меня. Нередко я оказывался на полпути к мостику, прежде чем сознавал причину своего пробуждения.

Иногда, когда я лежал на койке, меня вдруг охватывало тревожное безотчетное чувство, что что-то неладно, и при моем появлении наверху оробевший вахтенный офицер обычно говорил: «Виноват, сэр, мы немного изменили свое место в охранении» или «Я боюсь, что мы потеряли контакт с конвоем. Видимость ухудшилась. Я только что собирался вызвать вас».

В таких случаях осуществлять контроль за сильно разбросанными силами охранения было очень сложно.

В те далекие дни радиотелефон, установленный на наших кораблях, работал на коротких волнах. Это позволяло противнику перехватывать наши разговоры на больших расстояниях. Станции же, работавшие на ультракоротких волнах, были получены нами позже.

Поэтому, за исключением лишь чрезвычайных случаев, мы не могли пользоваться станциями, работавшими на коротких волнах, для передачи сообщений открытым текстом — это могло бы дать противнику ценную информацию. Все сообщения приходилось кодировать и раскодировать, что стоило большого труда, или передавать при помощи зрительной сигнализации.

В связи с этим важную информацию и тактические сигналы кораблям группы и коммодору конвоя приходилось передавать по возможности сигнальным прожектором в светлое время суток. Его створки час за часом продолжали стучать, передавая сообщения ближайшему эскортному кораблю, который в свою очередь передавал их соседу. Небольшой штат связистов, придававшийся в те дни старшим офицерам эскортов, совершал просто чудеса, поддерживая эффективную связь в любую погоду и при любой видимости, так же как и сигнальщики на качающихся, выписывающих невероятные кривые мостиках небольших корветов. Но, несмотря на это, нередко случалось, что к наступлению темноты оставались непереданными важные семафоры.

Я с огромным нетерпением ожидал получения ультракоротковолновых станций, которые уже начали поступать во флот. Это были американские станции, которые мы получали по ленд-лизу. Эти станции в корне изменили характер управления действиями эскортных кораблей, рассеянных вокруг

растянувшегося конвоя. Со скучной процедурой, связанной с вызовом кораблей прожектором, с утомительной передачей приказаний по буквам, а также с использованием более короткой, но небезопасной связи по радио на коротких волнах было покончено. Теперь командир каждого корабля мог немедленно связаться с другими кораблями по радиотелефону.

Более того, тактические маневры, предусмотренные на тот или иной случай, теперь могли быть точно выполнены одновременно многими кораблями. В итоге эффективность совместных действий эскортных кораблей возросла в огромной степени.

Однако и здесь не обошлось без недостатков. Доверие к ультракоротковолновым станциям возросло настолько, что уровень подготовки сигнальщиков стал неуклонно падать, и поломка станции иногда оставляла корабль фактически без надежной связи с соседними кораблями. Связь на УКВ имела и свои отрицательные стороны. Радиостанции всех кораблей работали на одной и той же частоте и невольно могли забивать друг друга. Ничто не может быть более неприятным, чем не иметь возможности передать сигналы о каком-нибудь важном маневре, который следует немедленно предпринять, только из-за того, что эфир забит бесконечными радиограммами по такому, например, обычному вопросу, как довольствие.

Связь на УКВ имела также некоторые комические стороны. Различное произношение двух связистов, ведущих переговоры по УКВ, нередко было источником таких искажений, что все буквально валились от хохота, как от удачной шутки в мюзик-холле.

Но все это было осуществлено несколько позже, а пока я командовал эскортной группой, зрительная сигнализация все еще являлась основным средством связи и управления.

Разбросанность кораблей и слабая связь между ними привели к необходимости натренировать их команды так, чтобы они понимали приказания с одного сигнала и чтобы каждый командир корабля без дополнительных указаний понимал, что от него требуется.

Недостаточное соблюдение этого условия нередко приводило к тому, что мы несли неоправданные потери в транспортах.

Теперь все уже понимали, что такие рассредоточенные силы, как наш эскорт, не в состоянии обеспечить охранение, полностью гарантирующее транспорты от атак подводных лодок. Ходя на зигзаге вокруг назначенного ему места в охранении, эскортный корабль мог прослушать асдиком значительное пространство, однако в темную ночь любая хорошо управляемая подводная

лодка могла незаметно проскочить между кораблями эскорта, так как в такие ночи маневрирование зигзагом было невозможно из-за опасности столкновения. Лишь в лунные ночи мы были освобождены от необходимости жаться к конвою, что требовало большого напряжения, и могли сосредоточиться исключительно на поиске противника. В результате я стал поклоняться луне, и до сих пор диск молодой луны напоминает мне те темные зимние ночи в начале войны, когда штормовая погода и отсутствие лунного освещения означали необходимость «висеть» на конвое при видимости, не превышавшей 200 метров, в надежде, что к утру все суда будут находиться вместе.

Иногда торговое судно, по которому я ориентировался и таким образом держал свое место, само отрывалось от конвоя, и на рассвете мы обнаруживали, что в пустынном штормовом океане оставались только мы да это торговое судно.

Немецкие подводники были избавлены от необходимости находиться в постоянном напряжении. При нахождении под водой о присутствии корабля даже на значительном расстоянии их предупреждали шумопеленгаторы, и благодаря этому они могли всплыть и провести атаку со свежими силами.

К счастью, во время перехода, когда я впервые выступал в роли командира эскорта, атак со стороны противника не последовало, и я имел время заняться разрешением ряда вопросов, которые могли возникнуть в первом же бою. Я нередко обсуждал тактические задачи с офицерами в надежде, что кто-нибудь из них ответит на мой вопрос. Но ко времени, когда мы рассеяли наш конвой, пройдя около шестисот миль, и направились в точку рандеву с другим конвоем где-то в середине Атлантики, чтобы отвести его обратно, мы все еще не выработали сколько-нибудь удовлетворительного метода контратаки. Очевидно, со временем сами обстоятельства продиктуют необходимость тех или иных действий.

Я немного успокоился, когда узнал, что большинство офицеров «Уокер» были опытными профессиональными моряками, привыкшими к наблюдению за темным горизонтом, да и сам я, к счастью, имел прекрасное зрение. Кроме того, я в течение многих лет участвовал в ночных учениях. Все это позволяло надеяться, что в случае если немецкая подводная лодка атакует транспорты в нашем секторе охранения, мы сможем обнаружить ее прежде, чем она выйдет в точку залпа.

Офицер-гидроакустик лейтенант Лэнгтон был моим старшим помощником. Бывший офицер пароходной компании, он был прекрасным моряком и штурманом.

Лейтенанты английского военно-морского флота Старди и

Брэй, младший лейтенант военно-морского добровольного резерва Уэстлейк, командир минно-артиллерийской боевой части Чаплин и мичман военно-морского резерва Манн составляли группу офицеров, на которых, как мне вскоре стало ясно, я мог положиться при любых обстоятельствах.

Инженер-механиком «Уокер» был Осборн, произведенный в лейтенанты из сверхсрочников. Он с самого начала войны служил на «Уокер» и в любую погоду ухитрялся держать его на ходу. Мы по-настоящему оценили его только тогда, когда узнали, как обстоят дела на других кораблях такой же старой постройки. Работа инженер-механика на этих допотопных кораблях заключалась главным образом в том, чтобы непрерывно ремонтировать старые паропроводы и стараться выжимать из изношенных машин все возможное. При таком оборудовании избегать поломок мог лишь опытный инженер-механик. Наш «шеф» Осборн, старшина машинистов Нейп и старшина кочегаров Лаггер, несомненно, были мастерами своего дела — «Уокер» ни разу не подвел меня.

Встреча с конвоем в океане, вдали от берегов, всегда была для меня волнующим событием. В ненастную погоду судоходство в Атлантике всегда было связано со многими трудностями. Иногда в штормовую погоду или один «Уокер», или весь конвой в течение многих дней шли в океане, не видя ни солнца, ни звезд, по которым можно было бы определиться.

Обычный порядок действий, обеспечивающий встречу с конвоем в плохую погоду, заключался в том, что вначале мы направлялись в самую удаленную точку, которой, как мы рассчитывали, мог достигнуть конвой. Здесь корабли эскорта обычно рассредоточивались на дистанции, которые несколько превышали дальность видимости, и производили поиск по маршруту подходящего конвоя. Это позволяло учесть значительные ошибки в кораблевождении. Затем все напряженно всматривались в темноту, стремясь обнаружить силуэт торгового судна. Иногда конвой задерживался значительно дольше, чем мы рассчитывали, и тогда все мы мучительно раздумывали, не прошел ли он мимо и не удаляется ли теперь все дальше и дальше от нас.

Но вдруг неожиданный звонок радиотелефона — и мы получаем радостное известие, что один из эскортных кораблей обнаружил конвой. Все с облегчением вздыхают. Вскоре корабли направляются к конвою, чтобы занять места в завесе охранения.

В хорошую погоду поиск конвоя в море значительно упрощался.

Итак, моя эскортная группа, не считая «Уокер», состояла из

эскадренных миноносцев «Вэнок», «Волантир», «Сардониц» и «Симитар», а также корветов «Блюбел» и «Хайдрейнджиа».

Я подошел на «Уокер» к судну коммодора и обменялся с ним последними новостями. На судне номер 25 четыре часа назад произошла поломка, и сейчас оно шло полным ходом, пытаясь нагнать конвой. Но догонит ли оно его до наступления ночи?

Может быть, ему следовало бы повернуть на маршрут, назначенный для отставших судов и проложенный далеко в стороне от конвоя во избежание его обнаружения немецкими подводными лодками?

Судно номер 53 имело повреждение рулевого управления. Чтобы дать ему больше пространства для маневрирования, его поставили в хвост колонны. Один из членов экипажа судна номер 37 серьезно заболел, и его надо было как можно скорее переправить на корабль, имеющей доктора.

Переговоры по этим вопросам отняли у меня большую часть дня, а тем временем корабли моей группы патрулировали в отведенных им районах. В течение всего этого времени конвой шел по направлению к Англии — в район сосредоточения немецких подводных лодок.

По мере того как мы продвигались на восток, я все больше задумывался над тем, знают ли экипажи торговых судов, насколько плохо вооружен их эскорт и что вряд ли он сможет отразить решительную атаку. Ведь в любую минуту мог последовать взрыв попавшей в цель торпеды, а затем переполненная спасательная шлюпка в ледяном океане оказывалась лучшим, на что мог надеяться личный состав. И я подумал, что если я не смогу предотвратить атаку подводных лодок, то сделаю все возможное, чтобы отомстить противнику.

К концу дня мы получили достаточное количество сведений, говорящих о том, что конвой обнаружен и что за нами следят. Кораблям было отдано приказание усилить наблюдение и повысить готовность к отражению атаки.

Рассказ о дальнейшем в следующей главе.

Глава 3.
Судьба трех асов

В течение лета и зимы 1940 года наши конвои в Северной Атлантике несли тяжелые потери. Эскортные силы, малочисленные и недостаточно подготовленные для совместных действий, казалось, были неспособны ни предотвратить эти потери, ни отомстить за них.

В Германии большая часть этих потерь приписывалась трем выдающимся командирам подводных лодок. Немцы больше склонны к обожествлению героев, чем англичане, и имена этих трех асов вскоре были известны всей Германии. По возвращении в базу героев лично встречал командующий, оркестры играли триумфальные марши, а их команды отдыхали на казенный счет.

Этими героями были Прин с «U-47», Шепке с «U-100» и Кречмер с «U-99». Прин прославился тем, что прорвался в Скапа-Флоу и потопил стоявший на рейде линейный корабль «Ройял Оук». Прину к марту 1941 года приписывали потопление союзных торговых судов общим тоннажем около 245 000 тонн, Шепке — около 230 000 тонн, а третьему и самому удачливому из них — Кречмеру — около 282 000 тонн.

В первых числах марта они вышли из Лориана и направились на пути следования конвоев.

Но даже великие смертны, и легенда о бессмертии этих трех асов вскоре должна была кануть в вечность.

Плохая погода сильно затрудняла продвижение наших эскортов и конвоев на широком пространстве от Северного Канала до Исландии. Огромные черные валы вздымались высоко над кораблями, грозя каждую минуту обрушиться на стонущие палубы. Люди, напрягая покрасневшие глаза, старались хоть что-нибудь рассмотреть сквозь густую завесу тумана. Низко нависшие черные дождевые тучи предвещали новые неприятности.

Людям ничего не оставалось, как сделать все возможное, чтобы не подпустить врага к беспомощному конвою. В противном случае каждое десятое судно наверняка было бы уничтожено.

Немецким подводным лодкам было значительно легче. Когда нервное напряжение становилось слишком сильным, немецкие подводники погружались и чувствовали себя под водой в полной безопасности. Они знали, что наши гидролокаторы, находившиеся «на верхнем этаже», были ненадежны в такую погоду и что в любом случае акустики, сидя в сырых, до отвращения надоевших качающихся рубках, когда вахта следует

за вахтой и не предвидится никакого улучшения погоды, потеряют остроту своих чувств.

Прин пересек маршрут вышедшего из метрополии конвоя примерно в двухстах милях к югу от Ирландии. 10 марта перед наступлением сумерек ему удалось преодолеть завесу охранения конвоя, причем высокие волны и сильный дождь полностью скрывали небольшой силуэт «U-47». Но дождевой шквал неожиданно прекратился, и «U-47» оказалась на хорошей видимости эскадренного миноносца.

В течение секунды охотник и жертва в изумлении смотрели друг на друга. Затем «U-47» сильно накренилась на циркуляции, пытаясь уйти в надводном положении. Тогда эскадренный миноносец «Вулверин», которым командовал мой старый друг капитан 3 ранга Роуленд, увеличил скорость хода до предела и начал преследование.

Но тут Прин допустил ошибку. Он погрузился и в результате потерял скорость и маневренность. «Вулверин» быстро проскочил над точкой погружения и сбросил серию глубинных бомб с установкой на малую глубину взрыва. Подводная лодка содрогнулась от удара. Вскоре в районе ее погружения раздался ужасающий взрыв. Он нарушил центровку гребных винтов лодки так, что моторы в любую минуту могли быть сорваны. Для подводной лодки, стремящейся оставаться в подводном положении, это было бы несчастьем, так как она обязательно должна иметь ход, чтобы удерживаться на глубине.

Прин решил рискнуть. Воспользовавшись наступившей темнотой, он незаметно всплыл примерно в одной миле от правой скулы «Вулверин», пытаясь уйти. Но шум его поврежденных гребных винтов был ясно слышен в телефонах асдика на «Вулверин».

Роуленд возобновил погоню, и Прин снова был вынужден уйти под воду. На этот раз глубинные бомбы окружили его со всех сторон. Через несколько секунд раздался чудовищный подводный взрыв, сопровождаемый ярко-красной вспышкой. Несколькими минутами позже обломки, всплывшие на поверхность, были новым доказательством победы «Вулверин».

Итак, первый из асов был уничтожен.

К 12 марта погода улучшилась, правда, по-прежнему время от времени налетали шквалы, и не было никакого спасения от свирепого восточного ветра. Кречмер и Шепке потопили несколько судов, отставших от конвоев, и присоединились к «волчьей стае», которая атаковала конвой, направлявшийся к метрополии.

Затем они потеряли друг друга и встретились уже при атаке

нашего конвоя.

Шепке настиг нас первым. В ночь на 15 марта его лодка сблизилась с конвоем в надводном положении. Подойдя к кораблям охранения на расстояние мили, Шепке дал залп веером из четырех торпед по длинной линии перекрывающих друг друга силуэтов. Двумя минутами позже «Эродона» — 10 000-тонный танкер — взлетел на воздух, объятый ослепительным пламенем, отблески которого дрожали на вздымающихся волнах. Одновременно послышался глухой взрыв попавшей в цель торпеды. Никогда раньше я не видел ничего подобного.

На мостике «Уокер» все молчали, находясь под впечатлением происшедшего, и думали о том, что, вероятно, никому не удалось спастись.

Немедленно была объявлена боевая тревога. Команда тотчас же разбежалась по боевым постам. «Уокер», освещенный ослепительно ярким светом пылающего танкера, шел крутым зигзагом с целью исследовать возможно большее пространство, и мы с напряжением всматривались в бинокли, стремясь обнаружить немецкую подводную лодку. Но лодки не было видно, да и асдик не принимал эха, показывающего, что мы обнаружили подводную лодку.

Молчание других кораблей эскорта говорило о том, что и они не имели успеха. Корвету «Блюбел» было приказано подойти к тонущему танкеру и посмотреть, не плавают ли вокруг него люди. Вскоре он донес, что море покрыто пылающим бензином и что вряд ли кто-либо мог остаться в живых.

Мы не могли понять, откуда была выпущена торпеда. Немецкая подводная лодка могла выпустить ее с любого направления. Вполне возможно также, что подводная лодка уже находилась среди колонн конвоя. Поэтому корабли эскорта расположились таким образом, чтобы по возможности прикрыть любое направление атаки.

Однако, к нашему изумлению, ночь прошла спокойно, и рассвет принес нам некоторое облегчение.

И все же я с большим волнением ждал следующей ночи. Мне казалось, что моей эскортной группе наверняка придется вступить в бой. Но будет ли мой первый доклад состоять из печального рассказа о потопленных или поврежденных судах, или он будет содержать сообщение о потоплении немецких подводных лодок как награда за потери — трудно сказать.

Весь день, находясь в повышенной боевой готовности, мы с напряжением ждали атаки. Казалось, над конвоем нависла новая угроза. Незадолго до наступления сумерек мы получили донесение от «Симитар», который находился слева по носу от

конвоя. В донесении говорилось: «Подводная лодка на видимости в шести милях по носу». Я сразу же почувствовал облегчение — наконец-то мы могли встретиться с противником. Я приказал дать полный ход, и когда сигналы взвились над мостиком, к «Уокер» присоединились «Вэнок» и «Симитар».

Пока мы сближались с немецкой подводной лодкой, она ушла под воду в трех милях от нас. Тогда я построил свой небольшой отряд в строй фронта с интервалом в полторы мили, чтобы в любом случае обнаружить ее нашими асдиками. Казалось, у нас были все основания надеяться, что по такому свежему следу мы обязательно найдем ее и потопим. Мы вели поиск до наступления темноты, однако за это время нам не удалось получить ни одного приличного эха.

Тем не менее мы заставили противника остаться под водой. Конвой резко изменил курс, и в результате немецкая подводная лодка осталась далеко позади нас. Она должна была теперь потратить большую часть ночи, чтобы догнать нас и выйти в торпедную атаку. Я не надеялся, что атакованная нами лодка была единственной. Тогда я еще не знал, что против нас действовали лучшие немецкие подводники. Итак, недостаточно сплоченная, малочисленная группа кораблей эскорта противостояла прославленным асам Германии.

Оставив «Вэнок» и «Симитар» в районе поиска, чтобы не дать противнику всплыть, «Уокер» полным ходом пошел к конвою и около 22 часов занял свое место в охранении. Шестью минутами позже на противоположной стороне кондоя показалась яркая вспышка, а затем раздался сильный взрыв.

Наша тактика уклонения потерпела неудачу. Внезапно начавшийся бой должен был решить судьбу конвоя.

В следующий час было торпедировано пять судов. Мы пришли в отчаяние и не могли найти способа прекратить атаки конвоя. Между тем суда по-прежнему безупречно держали строй, а эскортные корабли носились около них, ведя бесполезные поиски невидимого противника. Мы рассчитывали обнаружить характерную белую кильватерную струю от подводной лодки и начать ее преследование, чтобы тем самым заставить лодку погрузиться и затем атаковать ее глубинными бомбами. Теперь все было подчинено этой цели. Чтобы тщательно исследовать горизонт, «Уокер» начал циркулировать по пологой кривой. Уловка удалась.

После одного из поворотов была неожиданно обнаружена узкая белая полоска, это могла быть только кильватерная струя от немецкой подводной лодки, так как в этом направлении не находилось ни одного нашего корабля. Я приказал увеличить

скорость до 30 узлов и изменил курс в направлении цели. Немецкая подводная лодка заметила нас и тотчас же исчезла в облаке фосфоресцирующих водяных брызг. Достигнув точки погружения, мы сбросили серию из десяти глубинных бомб, которые с шумом ушли под воду. Все это произошло так быстро, что наверняка мы должны были положить бомбы прямо на «макушку» лодки. Вскоре раздался сильный взрыв и за кормой у нас поднялись гигантские водяные столбы. Через две с половиной минуты последовал другой взрыв — и оранжевое пламя на мгновение распространилось по поверхности воды. Это, казалось, была наша первая победа.

Правда, позже мы узнали, что это было совсем не так, потому что наши бомбы взорвались слишком глубоко, чтобы причинить лодке смертельные повреждения. Однако в тот момент мы были уверены в гибели лодки, так как асдик не обнаруживал никаких следов цели. Я даже отказался от помощи «Вэнок», который полным ходом пошел к конвою, стремясь занять свое место в охранении.

Однако без серьезных доказательств нельзя было считать лодку потопленной, и я продолжал вести поиск асдиком, рассчитывая увидеть на поверхности воды какие-нибудь обломки.

Решение оказалось правильным: через полчаса мы установили контакт с лодкой. Наша добыча не была уничтожена. Она снова подкрадывалась к конвою, стремясь атаковать его.

Вызвав на помощь «Вэнок», мы сбросили в районе цели несколько серий глубинных бомб. Выходя по очереди в атаки, сбрасывая серию за серией, мы рассчитывали, что лодка обязательно окажется в шестиметровом радиусе поражения хотя бы одной из глубинных бомб. Но лодка, уклоняясь и меняя глубину, избежала гибели, хотя и получила ряд серьезных повреждений. Вскоре наступило затишье.

В это же самое время были замечены пляшущие на волнах огоньки спасательных шлюпок одного из наших потопленных судов. Однако в момент контакта с противником нам ничего не оставалось делать, как надеяться, что в скором времени мы все-таки сможем спасти людей. Затишье было в нашу пользу: командир немецкой подводной лодки мог подумать, что он сбил нас со своего следа, и вследствие этого с его стороны был вполне возможен какой-нибудь неосмотрительный шаг. Поэтому пока «Вэнок» кружил вокруг «Уокер», прикрывая его, мы застопорили ход и подобрали капитана и тридцать семь человек из команды парохода «Уайт».

Теперь нам следовало возвратиться к месту последнего обнаружения немецкой подводной лодки. Может быть, нам

удастся захватить ее врасплох на поверхности в то время, когда она будет залечивать свои раны.

Едва мы дали ход, как я заметил, что «Вэнок» быстро вырвался вперед. Сначала мне показалось, что он неправильно понял сигнал, устанавливающий определенную скорость хода. Когда же я приказал сообщить ему об этом, старшина сигнальщиков доложил: «Он сигналит нам, сэр, но я не могу прочесть его сигнала, так как огонь очень сильно дрожит». Я решил тогда, что «Вэнок», наверно, идет вперед полным ходом, и так как он, как и «Уокер», является старым кораблем, он весь, и особенно его мостик, сильно вибрирует, ведь как-никак 30 000 лошадиных сил мчат его вперед по атлантической зыби.

Брэй, стоявший рядом со мной на мостике, сказал: «Он, очевидно, заметил немецкую подводную лодку». В ту же минуту «Вэнок» передал мне по радиотелефону следующее: «Таранил и потопил немецкую подводную лодку».

Так закончился этот долгий и трудный бой. Все мы были очень довольны: наконец-то мы смогли отомстить врагу за наши потери.

Пока «Вэнок» подбирал немногих спасшихся с немецкой подводной лодки и обследовал свои повреждения, «Уокер» прикрывал его, циркулируя вокруг. Мы были рады этой передышке, так как глубинные бомбы, находившиеся на верхней палубе, были израсходованы, а кормовой расчет у бомбосбрасывателей выбивался из сил, в условиях качки поднимая из погреба этот страшно тяжелый неуклюжий груз. Нередко приходилось работать, находясь по пояс в воде. Торопливость расчета не была бесполезной, так как в скором времени гидроакустик доложил: «Контакт, контакт». Я не имел оснований придавать его сообщению серьезное значение, так как было маловероятно, чтобы вторая немецкая подводная лодка оказалась именно там, где только что другая пошла ко дну. В то же время мне было понятно, что в этом районе вода очень возмущена нашими винтами и винтами «Вэнок» Эхо было не очень отчетливым, и я высказал по этому поводу свои соображения Лэнгтону. Однако Бекхауза трудно было сбить с толку. «Контакт определенно с подводной лодкой», — доложил он. И пока я прислушивался к звуку асдика, эхо стало резче. Теперь уже нельзя было сомневаться в обнаружении именно подводной лодки. Отдав приказание на корму приготовить глубинные бомбы, которые уже удалось доставить к бомбометам и бомбосбрасывателям, я повел «Уокер» в атаку. Для Лэнгтона наступило время тяжелых испытаний, так как все красивые и точные приборы, которыми нас снабдили, именно в этот

критический момент вышли из строя. Однако неоднократные тренировки дали себя знать. Рассчитав исходные данные самым примитивным образом, Лэнгтон дал команду начать бомбометание. Серия из шести глубинных бомб — все, что успели приготовить к этому времени, — полетела вниз. В момент взрыва бомб «Уокер» отошел, чтобы развернуться для сбрасывания следующей серии, но в момент поворота с «Вэнок» сообщили, что за кормой «Уокер» всплыла немецкая подводная лодка.

Врезавшийся в ночную тьму луч прожектора «Вэнок» осветил стоявшую без хода подводную лодку «U-99». Артиллерийские расчеты на обоих кораблях открыли огонь. Ослепляющие вспышки выстрелов 102-мм орудий и огненные трассы пулеметных очередей представляли захватывающее зрелище, правда, как мне кажется, огонь не был очень точным. Артиллерийский огонь эскадренного миноносца в условиях ночной темноты вообще может быть довольно беспорядочным, кроме того, в те дни, когда нас еще не снабжали зарядами с кордитом, воспламеняющимся без вспышки, каждый залп на время ослеплял нас. На «Уокер» около орудий вскоре началась суета, так как энтузиазм наших гостей с «Уайт» не знал границ. Присоединившись к расчетам подачи боеприпасов, они подавали их так быстро, что палубы вскоре были буквально завалены снарядами, и комендоры в таких условиях вряд ли смогли бы продолжать стрельбу. К счастью, мы вскоре смогли прекратить огонь, так как увидели световой сигнал, переданный немецкой подводной лодкой. Этот сигнал означал, что лодка тонет и что бой окончен.

Внимательно наблюдая за немецкой подводной лодкой на случай какой-нибудь уловки с ее стороны, мы приготовились спустить шлюпку, чтобы, если появится возможность, захватить корабль противника. Но пока мы занимались всем этим, команда немецкой подводной лодки покинула свой корабль, и лодка пошла ко дну.

Тем временем конвой, освободившийся, наконец, от своих преследователей, продолжал двигаться вперед, и нам пора было присоединиться к нему. Но не успел «Уокер» лечь на курс, как сигнальщик закричал: «Свет справа 10°». Однако это была всего лишь тусклая луна, поднимающаяся из океана на востоке. Напряженная атмосфера на мостике разрядилась, и все громко захохотали. День, начавшийся так мрачно, оказался самым счастливым.

Позже мы получили подтверждение от капитана «Уайт», который действительно видел «U-99» между колоннами конвоя. «Уайт» был поражен двумя торпедами и остался без хода, но, тем

не менее, пытался таранить лодку. Вскоре мы поняли, почему все наши усилия не приносили успеха, — все потери были результатом действий одной «U-99», которая находилась в середине конвоя, что очень затрудняло организацию противодействия силами кораблей охранения. Другая потопленная лодка, очевидно, была именно та, которую мы заметили прошлым вечером. Избежав нашего поиска, она полным ходом шла в надводном положении, пытаясь догнать конвой, и выдала себя лишь далеко видимым белым следом. Что случилось с тремя другими лодками, которые, по словам пленных, взаимодействовали с двумя первыми, мы так и не узнали, но им наверняка не удалось атаковать нас. Возможно, резкая перемена курса после наступления темноты позволила нам освободиться от их преследования, как это часто бывало в подобных случаях.

На следующий день нам удалось связаться с «Вэнок». От него мы узнали, что другой жертвой была «U-100», которой командовал Шепке — второй после Кречмера ас, прославившийся уничтожением наших судов. Два аса за одну ночь — это внушительная победа. «U-100» была вынуждена всплыть в результате атак «Уокер» и «Вэнок». Лодка надеялась удрать надводным ходом, так как командир рассчитывал, что мы оставили ее в покое. Но мы всегда были настойчивы в преследовании немецких подводных лодок, а на этот раз наша настойчивость была вознаграждена особенно щедро. Интересно то, что «U-100» впервые в истории была обнаружена примитивным и малоэффективным радиолокатором, установленным на «Вэнок».

Последние минуты «U-100» были особенно тяжелыми. Когда Шепке со своего ходового мостика увидел мчащийся прямо на него «Вэнок», он передал вниз команде: «Все в порядке, противник проскочит мимо нас по корме». Его несомненно обманула камуфляжная раскраска «Вэнок». Через несколько секунд Шепке был раздавлен между форштевнем миноносца и тумбой собственного перископа.

Днем мы обогнали конвой, и когда «Уокер» проходил мимо него, наши сердца наполнились чувством глубокого уважения к капитанам транспортов, которые удерживали свои места в конвое, хотя инстинкт толкал их уйти из этого опасного района, воспользовавшись темнотой. Внешне разумный акт, но на практике он мог означать верную гибель.

От взятого в плен Кречмера мы почти ничего не узнали и долгое время были в недоумении, почему все-таки он натолкнулся на нас таким странным образом. Было ли у него назначено рандеву с «U-100» за кормой конвоя или, может быть,

он пытался прийти на помощь своему товарищу? Несколько позже обстановка прояснилась из рассказа самого Кречмера, и только тогда мы поняли, как нам повезло. «U-99», израсходовав все торпеды, возвращалась на базу. Кречмер не имел ни малейшего представления о том, что лодка находится где-то поблизости от эскортных кораблей. Он был внизу, когда вахтенный офицер неожиданно обнаружил «Уокер» или «Вэнок», и немедленно погрузился. Как и всегда, немецкая подводная лодка первой обнаружила нас, и если бы она осталась в надводном положении, она могла бы уйти незамеченной. Но уход под воду облегчил ее обнаружение асдиком, и это решило судьбу подводной лодки. Теперь нам стало ясно, почему мы не чувствовали уверенности при первом обнаружении: очевидно, тогда лодка только начала погружаться.

Когда же она ушла на глубину, мы получили уже четкий контакт, который точно классифицировали. Кречмер сам осуждал решение вахтенного офицера погрузиться — это было грубым нарушением его приказаний о действиях в случае обнаружения.

Кречмер произвел на нас впечатление далеко не фанатичного гитлеровца. Кадровый офицер и искусный моряк, Кречмер относился к политике так же, как и мы, — он предпочитал ограничиваться исполнением своего служебного долга и не занимался ею. Кречмер свободно говорил по-английски и хорошо знал юго-западную Англию Перед войной он некоторое время учился в Эксетерском университете. Кречмер восхищался нашим народом и сожалел, что политика привела к необходимости «единственным двум заслуживающим внимания нациям Европы драться друг с другом». Интересно, не изменились ли эти довольно наивные взгляды после того, как Кречмер узнал о злодеяниях, учиненных его соотечественниками в Белсене и других местах.

На следующий день конвой вошел в защищенные воды Минча, и теперь его можно было спокойно оставить на попечение остальных кораблей группы. Поэтому «Уокер» и «Вэнок» было приказано выйти вперед и высадить пленных в Ливерпуле. Из срочных телеграмм, требовавших сообщения подробностей, было ясно, что наш успех вызвал в Англии настоящую сенсацию Бесконечным неудачам в отражении ночных атак немецких подводных лодок был положен конец. Факт обнаружения немецкой подводной лодки радиолокатором был хорошим предзнаменованием. Вырисовывалась возможность изменения положения в нашу пользу при встрече с подводными лодками ночью.

Наше прибытие в Ливерпуль было настоящим триумфом.

Старый, весь в соляных подтеках, «Уокер» поставили у причала, который обычно резервировался для отличившихся кораблей. Нас встречали главнокомандующий Нобл и множество офицеров его штаба. Все спешили поздравить нас.

Глава 4.Действия в составе конвоев

Я радовался результатам первого боя и чувствовал, что моя эскортная группа и «Уокер» все более сплачиваются, но в то же время я знал, что наш успех до некоторой степени был случайным.

Шепке погиб из-за излишней самоуверенности. В течение длительного времени он безнаказанно недоучитывал возможности обнаружения подводной лодки, идущей полным ходом в надводном положении ночью. Его выдал след, и у нас появилась возможность подойти к нему на радиус действия гидролокатора. При встрече с хорошо подготовленной группой противолодочных кораблей он наверняка был бы обречен на верную гибель. Но мы не могли надеяться, что и другие немецкие подводники будут допускать подобные ошибки,

Кречмер был обнаружен асдиком эскадренного миноносца, когда, как ему казалось, бой уже закончился, и «U-99» ожидал спокойный переход в Лориан.

Умело управляемая подводная лодка при проведении ночной атаки все еще имела огромные преимущества, однако обнаружение «U-100» радиолокатором «Вэнок» вселяло надежду на изменение обстановки в нашу пользу. Больше того, мы узнали, что Кречмер, применяя тактику прорыва завесы охранения и проникновения внутрь походного порядка конвоя, занимал позицию, которая обеспечивала ему полную безопасность и в то же время позволяла избирать цели без опасения промахнуться. Погрузившись или находясь в крейсерском положении, он мог идти скоростью, одинаковой с конвоем, и при этом оставаться необнаруженным.

Если бы немецкие подводники имели высокий уровень подготовки, характерный для первых дней войны, они, по-видимому, продолжали бы действовать очень смело. Однако быстрое строительство подводных лодок и потеря за одну неделю трех известных асов заставили немцев перейти к тактике массированных атак, известных как атаки «волчьих стай». Такой метод использования подводных сил потребовал строгого контроля за действиями подводных лодок со стороны штаба. Теперь перед началом атаки необходимо было обеспечить сосредоточение подводных лодок в районе продвижения конвоя. В конечном итоге такая тактика в какой-то степени даже благоприятствовала нам, так как предусматривала, что каждый командир подводной лодки, первым обнаруживший конвой, был обязан сообщить об этом на берег и затем продолжать

наблюдение до тех пор, пока не соберется вся «волчья стая». Когда наступало время атаки, он опять должен был нарушить радиомолчание и донести об этом. Значительным научным достижением периода второй мировой войны было создание усовершенствованного пеленгаторного устройства, которое позволяло взять точный пеленг с корабля на объект, ведущий радиопередачу на коротких волнах. На «Хесперус» мы имели один из таких пеленгаторов, однако первые результаты его применения оказались незначительными, а показания — ненадежными. Более поздние пеленгаторы, установленные на наших эскортных кораблях, были значительно лучше, и дальнейшие события покажут, как эта аппаратура и склонность немцев к болтовне по радио содействовали уничтожению большого количества немецких подводных лодок. Я уверен, что радиопеленгование коротковолновых передач сыграло такую же большую роль в поражении немецкого подводного флота, как и радиолокация, хотя, конечно, одно дополняло другое. Каждое средство способствовало введению в действие асдика — главного виновника гибели многих немецких подводных лодок.

Однако все эти усовершенствования были еще в зачаточном состоянии. И до тех пор, пока приборы не стали более совершенными, лишь один человеческий глаз мог обнаружить ночью погружающийся в воду торпедный катер, т. е. то, во что немецкая тактика ночных атак превратила подводные лодки.

С началом весны мы с удовольствием сняли с себя теплую одежду. Поведение некоторых судов в конвое по-прежнему было странным. Как и раньше, они доставляли нам массу хлопот. Противник за все это время почти не показывался. Некоторые офицеры и рядовые с «Уокер» и «Вэнок» были награждены.

Когда после одного из походов мы вернулись в Ливерпуль, мы заметили, что жители города в связи с очередным налетом немцев находились в страшной панике. В первую ночь нашей стоянки немцы снова произвели налет, известный под названием «бой за Бутл». Во время этого налета часть порта Мереей была сильно повреждена, и около тринадцати торговых судов, находившихся на реке и в доках, были потоплены. Однако по каким-то неизвестным нам причинам немецкие воздушные силы, доведя жителей Ливерпуля до полного изнеможения, вдруг перенесли свои атаки на другие районы, и жизнь порта вошла в обычную колею.

Корабельная пожарная партия, действиями которой руководил Старди, целую ночь боролась с зажигательными бомбами. На борту нашего корабля находился американский писатель Шиэн. Он решил ничего не упустить из виду, и поэтому

присоединился к пожарной партии. Временами, несмотря на крайнюю напряженность обстановки, он заставлял всех нас покатываться со смеху. В то время как Питер и его команда, услышав свист падающей бомбы, бросались в укрытие, Шиэн, медленно реагировавший на подобные явления, обычно оставался на месте, а когда опасность была уже позади, он с лихорадочной быстротой бросался в укрытие. Но Шиэн родился в сорочке и перенес все это, не получив ни единой царапины. Гладстон-Докс — бассейн, в котором стояли все ливерпульские эскортные корабли, получил большое количество попаданий. Одним из них была разбита моя автомашина. Корабли получили незначительные повреждения. Из трех доковых ворот двое были повреждены, и следующее попадание либо надолго задержало бы эскортный флот в бассейне, либо сделало бы бассейн доступным приливам и отливам, в результате чего в малую воду все мы могли бы твердо сесть на грунт. Поэтому нас перевели на базирование в Лондондерри.

Мы были хорошо знакомы с внешними подходами к этому североирландскому порту, так как наши корабли перед выходом в Атлантический океан не раз принимали топливо с танкера, который стоял в устье реки Фойл. Нам даже нравилось стоять поблизости от нейтральных берегов Эйре, откуда подходили шлюпки с провизией и редкостными товарами.

Однако теперь нам предстояло пройти несколько иным путем — по узкой и извилистой реке Фойл до древнего города Дерри. Когда мы впервые шли туда, я взял лоцмана. К моему удивлению, игнорируя компас, он предпочел ориентироваться по таким береговым объектам, как «Белая корова матушки Мурфи» или «Хлев Падди Монагена». Я страшно взволновался и поручил Лэнгтону пригласить лоцмана в кают-компанию, а сам тем временем обратился к более распространенным методам вождения корабля.

Лондондерри оказался сказочным местом, где в ресторанах можно было получить такие неслыханные блюда, как бифштекс и масло большими порциями. После дымящихся руин Ливерпуля мирная обстановка в Лондондерри, где люди не слышали ни единого выстрела, казалась чем-то необыкновенным. Поэтому выходить из Лондондерри в море навстречу зимним штормам было тяжелее, чем обычно. Когда плывешь вниз по узкой реке Фойл, невольно видишь мирные, маленькие, укрытые деревьями коттеджи, до которых, кажется, рукой подать. Синий торфяной дым лениво поднимается в воздух, и ты завидуешь владельцам этих теплых очагов, которые могут спокойно провести предстоящую ночь. Затем река сделает крутой поворот, и когда он

останется позади, ветер снова начнет пронзительно свистеть в снастях. К ночи вода наверняка загуляет по палубам, и мы снова будем привязывать себя к койкам, когда придет время отбоя.

Летом 1941 года наступило затишье. Хотя наши конвои по-прежнему подвергались атакам и продолжали нести потери в торговых судах, немецкие подводники уже потеряли прежнюю уверенность, и если они устанавливали, что конвой хорошо охраняется, обычно отступали, стремясь найти добычу полегче. Дважды конвой, эскортируемый моей группой, понес потери, но не в таких масштабах, как потери, нанесенные Кречмером и Шепке. В обоих случаях атака была отбита с потерей одного судна из состава конвоя, однако немецкая подводная лодка уходила невредимой.

Однажды «Уокер» имел довольно интересную встречу с немецкой подводной лодкой. Из этого боя лодка, к сожалению, вышла невредимой, но мы получили ценные сведения о тактике и маневренных качествах немецких подводных лодок, находящихся в подводном положении.

26 июля 1941 года вышедшие из метрополии суда, которые эскортировала моя группа, были атакованы в дневное время подводной лодкой, находившейся в подводном положении. При этом был торпедирован и поврежден пароход «Атлантик Сити». Зная, что лодка, имеющая малую скорость подводного хода, в конце концов должна оказаться за кормой конвоя, я организовал поиск в этом направлении. Мне повезло — вскоре с помощью асдика мы получили контакт, который был классифицирован как принадлежащий подводной лодке.

«Уокер», приготовившись сбросить глубинные бомбы, вышел в атаку. Но, к сожалению, контакт был потерян, когда мы находились еще в 500 метрах от предполагаемого места лодки. Это означало, что при ведении атаки нам придется основываться главным образом на догадках и предположении, что противник продолжает идти курсом и скоростью, которые были приняты при расчете нашего боевого курса. Мы даже начали сомневаться, имели ли мы контакт действительно с подводной лодкой. Ведь это мог быть контакт с косяком рыб, которые при атаке обычно рассеиваются. Но так или иначе мы сбросили бомбы в месте и во время из расчета на поражение подводной лодки.

Немного отойдя и развернувшись, чтобы снова восстановить контакт в точке, указанной нашим автоматическим планшетом, мы ничего не нашли, и наши сомнения усилились. Но когда поиск был произведен на большей площади, мы снова получили четкий контакт, по всем признакам принадлежащий подводной лодке, идущей под моторами. «Уокер» вновь зашел, чтобы произвести

точно рассчитанную атаку, и опять контакт был потерян на дистанции около 500 метров от цели. Когда же, наконец, цель удалось снова обнаружить, она оказалась далеко от того места, где мы рассчитывали ее найти.

Теперь я понял, что мы имели дело с немецкой подводной лодкой, обладающей глубиной погружения и поворотливостью значительно большими, чем было известно до сих пор. Дистанция, на которой терялся контакт, указывала на большую глубину погружения цели, так как луч асдика имел постоянный «угол снижения» и подобно прожектору мог вращаться в горизонтальном направлении, но его нельзя было поднять или опустить. Таким образом, при нашем приближении цель постепенно входила во все более сужающуюся часть луча. На определенной же дистанции лодка выходила из звукового конуса асдика, и эхо больше не поступало в его приемник.

Потеря контакта на расстоянии около 500 метров означала, что немецкая подводная лодка находилась примерно на глубине 180 — 200 метров, а наша разведка в то время называла предельную глубину погружения подводных лодок 105 метров. На основании этого предположения наши глубинные бомбы были сконструированы таким образом, что наибольшая глубина взрыва, на которую их можно было установить, составляла 150 метров.

Точно так же разведка заставила нас думать, что маневренные качества немецких подводных лодок серийной постройки эквивалентны маневренным качествам наших подводных лодок. Однако, когда после каждой атаки контакт восстанавливался, цель оказывалась в точке, указывавшей, что лодка имела возможность маневрировать значительно быстрее.

Итак, мы обнаружили немецкую подводную лодку, но не смогли нанести ей смертельный удар оружием, которое имелось в нашем распоряжении. В течение долгого теплого летнего утра, когда море было спокойно, «Уокер» и норвежский эскадренный миноносец «Бат», который вместе с нами разыскивал немецкую подводную лодку, пытались предугадать дальнейшие маневры командира лодки. И если мы не могли сделать так, чтобы наши глубинные бомбы взрывались на одной с ней глубине, мы надеялись, что по крайней мере сможем заставить их взорваться точно над подводной лодкой.

К нашему стыду, немецкая подводная лодка спокойно продолжала свой путь под водой, пока мы не израсходовали все глубинные бомбы. Если бы мы смогли поддерживать контакт, можно было бы вызвать другие корабли для продолжения атаки и в конечном итоге заставить подводную лодку всплыть, когда ее

аккумуляторная батарея разрядится. Но, к несчастью, асдик имеет один серьезный недостаток. Если поверхностные слои воды в океане нагреваются или охлаждаются до определенных пределов, звуковой луч искажается и в конце концов может отклониться под острым углом ко дну моря или к поверхности. Жаркое летнее солнце, сверкающее над необычно спокойной Атлантикой, изо дня в день создавало именно такие условия, и вскоре нам стало ясно, что мы потеряли контакт. Настойчивый поиск, охватывавший все большее и большее пространство, не дал результатов, и мы поняли, что потерпели поражение.

От эскортных кораблей без глубинных бомб конвою небольшая польза, а так как наш конвой в то время был уже на выходе из опасной зоны, мы с разрешения командования поспешили обратно в Лондондерри, чтобы пополниться боеприпасами. Здесь мы доложили о наших наблюдениях: немецкие подводные лодки погружаются на глубину 180 метров или более, и в подводном положении диаметр их циркуляции меньше, чем у эскадренного миноносца. Это сообщение было встречено скептически. Однако в августе «U-570», не имевшая повреждений, попала в наши руки. И это подтвердило правильность наших заключений. В результате были сконструированы и выданы эскортным кораблям глубинные бомбы с установкой на взрыв на глубине до 210 метров.

Но проблема боевого применения глубинных бомб для нанесения точного удара по-прежнему оставалась неразрешенной, пока покойный капитан 2 ранга Уокер выдающийся истребитель немецких подводных лодок — не изобрел метод, названный им «атака подкрадыванием». Я применил его позже, и он дал хорошие результаты.

Медленно тянулись летние дни. Противник очень редко атаковал наши конвои, и офицеры штаба в Дерби-Хауз стали слишком самоуверенными. Основной принцип обороны конвоев — охранение их группами эскортных кораблей, сформированных и подготовленных как тактическое соединение, находящееся под командой начальника, тактические взгляды которого командиры кораблей знали настолько хорошо, что в бою почти не приходилось отдавать приказаний, — постепенно был забыт.

Силы моей эскортной группы таяли с каждым днем. И причиной этого был не только штаб. Опасность плавания в военное время в районах оживленного судоходства с выключенными огнями была слишком очевидной Но иногда корабли, слепо действуя по инструкции, не несли огней даже тогда, когда опасность встречи с противником была меньше, чем обычные опасности мореплавания. Один эскадренный миноносец

из моей группы после лобового столкновения с другим миноносцем в узком проливе, соединяющем Ирландское море с Северным Каналом, на много месяцев вышел из строя. Дело в том, что оба корабля, полностью затемненные, без отличительных огней, шли 20-узловым ходом в очень темную ночь.

В такой обстановке почти не было опасности использования противником наших отличительных огней, поэтому в целях предосторожности кораблям следовало обязательно нести их. Иногда корабли получали значительные повреждения из-за плохого управления в условиях сильнейшего атлантического шторма. Теперь я прекрасно понимаю, что если бы неопытные командиры кораблей имели более совершенное руководство, учитывающее уроки первых месяцев войны, они смогли бы избежать многих аварий, кроме того, оно уменьшило бы хроническую нехватку эскортных кораблей.

Но в чем бы ни заключалась главная причина, когда наступила осень 1941 года с ее длинными ночами и перспективой возобновления атак противником, принцип эскортирования судов специально подготовленными эскортными группами в большинстве случаев не соблюдался.

В сентябре, когда «Уокер» ушел на ремонт в Саутгемптон, моя группа прекратила свое существование. Что же касается команды корабля, то она была разделена на две группы, каждая из которых последовательно, одна за другой, получила заслуженный отпуск.

Вскоре ремонт «Уокер» закончился, и он был готов к выходу в море. К его вооружению прибавился радиолокатор нового типа.

Радиолокатор был идеальным дополнением к гидролокатору — он резко изменил характер действий эскортных кораблей. Гидролокатор обычно терпел неудачу в обнаружении подводных лодок, находящихся в надводном положении. Теперь же его выручал радиолокатор.

С тех пор как мы получили этот магический глаз, немецкие подводные лодки уже не имели возможности проникать незамеченными в надводном положении сквозь завесу эскортных кораблей, независимо от того, происходило ли это в темную ночь или в плохую погоду. Мы прекрасно понимали, что если нам удастся на некоторое время скрыть от противника тот факт, что наши корабли имеют радиолокаторы, он, продолжая придерживаться тактики проведения атак в надводном положении, по-прежнему будет попадать в ловушку. Удивительно, что, хотя немцы опередили нас в использовании радиолокации для управления артиллерийским огнем, они не предвидели возможности использования ее на самолетах и эскортных кораблях и долгое время находились в полном неведении

относительно средств обнаружения, которые давали нам возможность захватывать врасплох их подводные лодки ночью в надводном положении.

Первые образцы радиолокационной аппаратуры были ненадежны и едва могли обнаружить подводную лодку раньше, чем невооруженный глаз. Обнаружение «Вэнок» подводной лодки «U-100» на расстоянии одной мили было выдающимся достижением, но вообще даже на такую дальность радиолокатор не был рассчитан. Однако с помощью новой аппаратуры, запущенной теперь в производство, можно было достигнуть дальности обнаружения в три — четыре мили.

Результатом дальнейших усовершенствований радиолокатора был индикатор кругового обзора, непрерывно дававший визуальное изображение района вокруг корабля. На экране любой объект, обнаруженный радиолокатором, проектировался в виде светлой точки. Теперь легко можно было заметить любое изменение в построении конвоя или отклонение от своего места любого эскортного корабля. Индикатор кругового обзора полностью разрешил волнующую проблему ночного эскортирования.

Раньше с наступлением темноты командир эскорта не знал, что происходит в конвое. Теперь даже в самую темную ночь внимание вахтенного офицера на корабле командира эскорта не рассеивалось из-за того, что он все время должен был держать конвой на виду. Все это за него делал радиолокатор, и вахтенный офицер мог сосредоточить все свое внимание исключительно на обнаружении противника.

Индикатор кругового обзора в значительной степени облегчил работу командиров эскортных групп и кораблей охранения. Теперь не приходилось больше волноваться в темную штормовую ночь, так как эскортные корабли были избавлены от необходимости держаться в опасной близости от транспортов на видимости ближайшего судна, угрожающе маячащего невдалеке. С появлением индикатора исчезло чувство беспомощности и страха перед тем, что первым предупреждением о ночной атаке может оказаться взрыв торпеды, попавшей в транспорт, а затем взлетающие в небо ракеты — сигналы бедствия, подаваемые жертвой торпедного удара. Конечно, все эти достижения дошли до нас не сразу, но так или иначе радиолокационная станция, установленная на «Уокер», была огромным шагом вперед.

Получив эту технику, мы, как никогда, стремились вернуться в ряды участников битвы за Атлантику и вышли в Ливерпуль в уверенности, что нас ожидают задачи по охранению конвоев.

Поэтому вообразите мой ужас и смятение всей команды

корабля, когда при нашем входе в Гладстон-Докс со стены дока нам крикнули, чтобы мы снова вышли в море и что дальнейшие приказания будут переданы по радио.

Эти приказания превзошли все наши ожидания. Мы должны были следовать в Исландию и сменить эскадренный миноносец флота метрополии, входивший в состав сил охранения линейных кораблей, базировавшихся на Хваль-Фьорд. Для меня это была удручающая перспектива.

Вместо соблазнительного самостоятельного командования и перспективы возобновления борьбы с немецкими подводными лодками нам предстояли недели стоянки на якоре в ожидании исключительного случая, который позволил бы тяжелым кораблям вступить в бой с немецким отрядом, прорывающимся в Атлантику. Дальнейшие события подтвердили мои предположения.

Прошло рождество, за ним — новый год, а мы по-прежнему стояли в этом ужасном Хваль-Фьорде, где ночь начинается в 3 часа, а утро — в 10, где единственным событием были ежедневные объявления о повышенной боевой готовности и частые приказания о перемене якорной стоянки на случай, если внезапный зимний шторм с ревом промчится по фиорду. Когда два наших линейных корабля подняли пары и вышли в море, а мы заняли свои места в охранении, мы решили, что этой адской скуке пришел конец. Соединение двинулось на юго-восток по направлению к дому. Но, к сожалению, мы скоро узнали, что вместо этих линейных кораблей прибывают два других и что после встречи с ними мы в составе нового соединения снова должны будем вернуться в Исландию. Мы почувствовали себя забытыми всеми. Мы всеми силами стремились присоединиться к силам, оборонявшим Западные подходы, но вынуждены были нести службу во флоте метрополии. Мне казалось, что нам никогда не удастся вернуться в состав сил, участвующих в битве за Атлантику.

Глава 5.
Передышка за океаном

Всему приходит конец. Кончилось и наше вынужденное пребывание в Исландии. В феврале 1942 года мы снова очутились в Ливерпуле (мы прибыли туда для короткого отдыха). Но вместо ожидаемого возвращения к службе в атлантических конвоях «Уокер» получил приказание пересечь Атлантику и, прибыв в Канаду, базироваться на Галифакс. Это обрадовало нас, так как мы должны были зайти за топливом в Понта-Делгада на Азорских островах. Поскольку это был нейтральный португальский порт, нашу стоянку строго ограничили по времени. Для нас было большим наслаждением побыть в этой мирной атмосфере. Британский консул любезно пригласил меня и некоторых офицеров «Уокер» в свой утопающий в цветах дом на завтрак и угостил нас винами местных сортов.

Но прежде нам предстояло обменяться традиционными морскими любезностями, имеющими вековую историю, с португальским стационером, который стоял на якоре в гавани. Они заключались в обязательном официальном визите дежурного офицера к командиру стационера. Вскоре дежурный офицер «Уокер» в парадном мундире, со шпагой отправился с визитом. Он был встречен традиционной трелью дудок и салютующими офицерами. Торжественность происходившего, правда, была нарушена передачей бутылок с портвейном команде моей шлюпки португальскими матросами, которые как старейшие союзники Британии стремились продемонстрировать свои дружеские чувства.

По прибытии в Галифакс я узнал, что мне предстоит командовать группой кораблей из состава соединения, известного под названием «Западное местное эскортное соединение». Как мы ни были разочарованы переводом из нашего старого знакомого района, последние сообщения о действиях немецких подводных лодок заставили нас понять, что мы прибыли в район, где были особенно необходимы.

Соединенные Штаты, вступив в войну в декабре 1941 года, предоставили немецким подводным лодкам идеальное поле деятельности. Имея ничтожно малое количество эскортных кораблей всех типов и оказавшись без заранее спланированной организации конвойной службы, американцы надеялись, что размещенные в стратегических точках соединения быстроходных охотников за подводными лодками, а также самолеты смогут

нанести тяжелые потери немецким подводным лодкам, если они будут действовать по судоходству у восточного побережья США.

Так как основная часть этих коммуникаций проходила в прибрежных водах, такое предположение было бы вполне логично, если бы не остались в памяти яркие примеры его ошибочности, относящиеся к периоду первой мировой войны, а также продемонстрированные британской стороной во вторую мировую войну. Было бы неудивительно, если бы американцы оказались только неподготовленными основывать свою стратегию на опыте других, особенно если эти другие в любую минуту были готовы намекнуть, что они, воюя уже два года, «знают ответы на все вопросы». Но в действительности эти ошибочные убеждения противоречили их собственному опыту, накопленному так называемыми силами поддержки, т. е. соединением американского флота, организованным для конвоирования американских судов в Атлантике и действовавшим в 1940 — 1941 годах — до вступления США в войну с Германией. Этим силам была поставлена задача вести противолодочную борьбу в Атлантике. Применяя метод эскортирования конвоев, силы поддержки за период своей деятельности достигли выдающихся результатов, проведя около 2600 судов и потеряв из них только 6.

Знаменитый американский моряк времен первой мировой войны контр-адмирал Симе также был авторитетом, которому американцы могли бы поверить и, сделав это, избавить себя и своих союзников от ужасающих потерь в тоннаже. Адмирал Симс писал о немецких подводных лодках: «…наша тактика должна быть такой, чтобы мы имели возможность заставить подводную лодку подойти к торговым судам на дальность действия своего оружия. Исходя из этого, единственно верным путем для нас будет возвращение к испытанной практике перехода судов в составе конвоев. Это будут чисто наступательные действия, потому что если мы сконцентрируем наши суда в конвои и защитим их нашими военно-морскими силами, мы сможем, таким образом, принудить противника вступить в бой с нашими военно-морскими силами, поскольку иначе он не сможет выполнить свою задачу. В настоящее время наш флот изматывает свой личный состав и материальную часть, пытаясь совместить решение задачи эскортирования одиночных судов с попытками отыскать противника и вступить с ним в решительный бой. При системе конвоев условия будут диаметрально противоположными — в невыгодном положении будет находиться противник. В то время как мы применим чрезвычайно важный принцип концентрации, противник утратит его».

Однако, несмотря на такое серьезное предупреждение, суда, в

числе которых насчитывалось большое количество ценных нефтяных танкеров, перевозивших источник жизни современной войны, продолжали совершать свои переходы вдоль американского побережья самостоятельно. К марту 1942 года цифра потерь в торговых судах подскочила до рекордного месячного уровня — до 500 000 тонн. В этом же месяце была организована проводка судов в конвоях. В результате суда, плавающие между Бостоном и Галифаксом, не несли потерь. В то же время к югу от Бостона суда продолжали ходить без охранения, и потери достигли к июню еще более высокого месячного уровня — 700 000 тонн. Первая немецкая подводная лодка была потоплена в этом районе только в апреле. Неудивительно, что команды немецких подводных лодок впоследствии называли этот период «счастливым временем». В июне были проведены первые конвои в порты Тринидад и Аруба, при этом ни одно судно не было потеряно.

Итак, к лету 1942 года американцы хорошо усвоили преподанный урок, но какой дорогой ценой! По мере того как каждый район, в котором осуществлялось судоходство, включался в систему конвоев, немецкие подводные лодки отходили все дальше в море в поисках более «мягких орешков». По этому поводу главнокомандующий военно-морскими силами Соединенных Штатов адмирал Кинг писал: «Я мог бы сказать в этой связи, что эскортирование судов не просто один из способов преодоления подводной угрозы — это единственный способ, дающий какие-либо надежды на успех. Так называемые патрульные и поисковые операции неоднократно оказывались бесполезными». Хотя вначале гордость американцев не могла позволить им смириться с использованием наших кораблей у их побережья, с организацией законченной системы конвоев, противолодочные силы союзников стали взаимозаменяемыми. Однако все это было осуществлено после того, как я ушел с «Уокер». А пока я плавал на нем, мы действовали между Галифаксом и Ньюфаундлендом. В этих ледяных северных водах все суда ходили уже в конвоях, и здесь «не было противника, кроме зимы и штормовой погоды».

Напряженная служба командира плавающего корабля в течение более чем двух лет войны, включая две зимы в Северной Атлантике, проведенные на малых кораблях, к этому времени стала сказываться на мне.

Жизнь в море проходила в основном на открытом мостике или в расположенной под ним небольшой коробке, удостоенной названия «походная командирская каюта». Зимой одежда редко бывает сухой, и обычно чертовски мерзнешь, несмотря на то, что

на тебе одето несколько слоев влажной «теплой» одежды. Условия плавания зимой у Ньюфаундленда, отличавшиеся, вероятно, наибольшей продолжительностью плохой погоды по сравнению с другими местами, в которых мне приходилось служить, и жестоким холодом, от которого слоем льда покрывались даже стенки внутренних помещений корабля, изнашивали людей.

Грузовая марка на борту торгового судна показывает осадку, до которой оно может быть загружено. Линия, показывающая наименьшую осадку и, следовательно, наибольшую степень безопасности, обозначена особыми предостерегающими буквами — WNA — Winter North Atlantic («только для плавания в Атлантике зимой»). Следовательно, не было ничего необычного в том, что зимой в Северной Атлантике небольшим корветам и эскадренным миноносцам эскортных сил время от времени приходилось выдерживать довольно сильную трепку. В отношении эскадренных миноносцев можно сказать, что там получали трепку как корабли, так и их команды, в то время как на корветах вследствие их исключительно высоких мореходных качеств страдали только команды.

Корветы типа «Флауэр» водоизмещением 1010 тонн, из которых в 1941 году состояла большая часть любого эскорта, выпускались поточным методом лишь для эскортирования судов и были исключительно удачными. Эскадренные миноносцы с их длинными стройными корпусами, позволяющими достигать больших скоростей, в плохую погоду были ограничены в выборе курсов направлениями, позволяющими им идти против волны, во избежание серьезных повреждений или опрокидывания. Широкие же в мидельшпангоуте корветы типа «Флауэр» уверенно ходили при огромных волнах и могли безопасно следовать в любом направлении. Это, конечно, не значило, что их меньше качало. Они были подвержены беспорядочной качке, которую мог выдержать только крепкий желудок. Но в целом эскадренные миноносцы с их винтообразным движением на качке, грохотом в носовой части (во время шторма их с силой бросало вниз после каждого взлета) и с вибрацией корпуса от винтов, когда они оголялись, значительно больше изматывали людей и физически и морально. А как на них было сыро! При изгибах и провисаниях на волне их длинных корпусов, склепанных из тонких, легко растяжимых стальных листов, повсюду появляются небольшие течи. Эти быстроходные стройные корабли разрезают волну, в то время как суда других классов только отыгрываются на ней, затем огромный зеленый вал покатится по полубаку, разрушая все на своем пути, и с грохотом обрушится на железную палубу. Иногда какая-нибудь волна, казалось бы без всяких причин, вдруг

поднимется с наветренной стороны и яростно кинется на корабль.

В таких условиях прием или смена вахту становились целым событием, сопровождавшимся всевозможными приключениями. Каждое неосторожное движение или, может быть, безрассудный рывок в безопасное место без использования штормового леера могли окончиться тем, что человека моментально смывало за борт. Если погода становилась слишком плохой, движение по верхней палубе запрещалось, а при мало-мальски штормовой погоде никому не разрешалось выходить из корабельных помещений в одиночку. Несчастные случаи, конечно, бывали редко, но почти всегда все промокали до нитки, что сильно ухудшало положение вступавших на вахту. Для уходивших вниз дело обстояло немногим лучше, так как возможности высушить одежду в жилой палубе были ограниченными, а брать с собой в море несколько смен одежды матросы не могли из-за недостатка места для ее хранения. Несмотря на непрерывное вычерпывание и подтирание палуб шваброй, вода все время гуляла по жилым палубам с одного борта на другой в такт качке корабля. Условия в кают-компании и каютах были немногим лучше, да, вероятно, и не представляло большого удовольствия иметь койку, с которой вас в любое время может вышвырнуть на палубу. Гораздо приятнее было лежать в подвесной койке.

В Северной Атлантике в зимнее время сильные штормы иногда продолжаются целыми неделями. Циклон следует за циклоном, не давая передышки, чтобы высушить одежду или корабельные помещения. И не было бы удивительным, если бы в такой обстановке команда находилась в состоянии морального упадка, если бы мелкие стычки перерастали в крупные ссоры, неприязнь переходила в ненависть, короче говоря, если бы среди людей возникали трения. Однако мне лишь изредка приходилось слышать о таких случаях. Наоборот, трудности, пережитые вместе, как правило, сплачивали корабельные команды.

Тогда мне и в голову не приходило, что я нахожусь на грани полного нервного истощения. Однажды в темную штормовую ночь, когда мы приближались к гавани Сент-Джонс на Ньюфаундленде, сигнальщики допустили какую-то незначительную ошибку при обмене опознательными сигналами с портовым сигнальным постом. Но я пришел в ярость и грубо накричал на старшину сигнальщиков, добродушного, спокойного человека и прекрасного специалиста. Позже я понял, что это был необдуманный поступок, и решил в дальнейшем попытаться больше контролировать себя. В то же время я стал задумываться, не начинаю ли я страдать так называемым истощением нервной системы от напряженной боевой обстановки.

Поэтому, когда по прибытии в гавань я узнал, что мой старый друг и сотоварищ Роуленд, потопивший Прина, должен сменить меня на моем посту, я не сразу поверил этой чудесной перемене. После передачи корабля я должен был отправиться на новую американскую военно-морскую базу в Ардженшия в качестве британского представителя.

Я отправился в Ардженшию, не имея ясного представления о том, в чем именно будут заключаться мои обязанности. Я никогда раньше не слышал об Ардженшии и только позже узнал, что эта гавань была местом исторической встречи Рузвельта и Черчилля, на которой они впервые сформулировали принципы Атлантической хартии. Теперь Ардженшия как передовая база «соединения поддержки» (так назывался этот вклад американцев в битву за Атлантику) должна была занять определенное место в войне. Из своего штаба в Ардженшии американский адмирал, командовавший этим соединением, контролировал действия конвоев в целом и эскортных сил в частности, пока они находились в западной части Атлантики. Затем в центре Атлантики, на меридиане, известном под названием «линия смены», ответственность переходила к главнокомандующему силами Западных подходов.

Здесь, в Ардженшии, должны были также базироваться британские и союзные эскортные группы в период ожидания выхода в океан с обратными конвоями. Дело в том, что Сент-Джонс — главный город Ньюфаундленда, используемый канадскими группами, — был слишком мал, чтобы вместить большое количество кораблей.

В связи с этим возникла необходимость создать базу из ничего. Доковые устройства, ремонтные мастерские, система снабжения, приспособления для передачи топлива, не уступающие соответствующим системам, приспособлениям и устройствам таких старых портов, как Ливерпуль или Гринок, а также совершенная военно-воздушная база должны были быть построены за несколько месяцев Для американцев с их полным равнодушием к вопросам стоимости это была обычная работа.

До их прибытия Ардженшия представляла собой небольшую деревушку. Она даже не дала своего имени заливу, на берегах которого расположена и который носит имя большого соседнего селения Пласеншия. Ее домики были в беспорядке разбросаны вокруг небольшой римско-католической церкви. Однако ко времени моего прибытия лицо этой деревушки в корне изменилось.

Американцы приступили к созданию базы на голом месте с обычной для них быстротой и энергией. Чудовищные экскаваторы

при свете дуговых фонарей грохотали дни и ночи напролет. Дороги прокладывались со скоростью разворачиваемого ковра и нередко исчезали с такой же быстротой, когда необходимость в них отпадала. До сих пор помню, как однажды вечером, возвращаясь домой после обеда у адмирала, я заметил, что дорога, по которой я приехал, исчезла.

До меня должность британского представителя в Ардженшии — в этой американской базе — занимал капитан-лейтенант Элисон. Я рассчитывал, что он введет меня в курс дела, но этого не случилось. Я должен был защищать интересы британских эскортных групп, которые теперь сопровождали конвои на всем пути через Атлантику и использовали Ардженшию в качестве базы для пополнения запасов и ремонта, перед тем как отправиться с конвоем в обратный путь.

Но так как я не был прикомандирован к штабу американского адмирала или командира базы, который организовывал снабжение, я не совсем ясно представлял себе, каким образом мне следовало решать стоящие передо мной задачи. Я был единственным английским моряком в этом месте (весь мой персонал состоял из канадцев), и ко мне относились с величайшим подозрением. Не явился ли я учить американцев их обязанностям? Или, может быть, я стану претендовать на право контролировать оперативное использование британских кораблей, которые в западной части Атлантики переходили под контроль американского военно-морского командования? На этой стадии участия американцев в войне тесная связь между нашими военно-морскими силами еще не была достигнута.

Вполне возможно, что руководители американского военно-морского флота боялись, что мы, опираясь на наш более чем двухлетний опыт войны, будем претендовать на право диктовать свои законы в решении оперативных вопросов. Поэтому прием, оказанный мне старшим американским морским начальником адмиралом Бристолом, вряд ли можно было назвать сердечным. К тому же начальник его штаба капитан 2 ранга Кэрни, который впоследствии сделал головокружительную карьеру, достигнув должности начальника морских операций, самым вежливым образом намекнул, что мне лучше всего придерживаться чисто административных вопросов и оставить оперативные дела в покое. Я с улыбкой вспоминаю свою отчаянную борьбу за разрешение читать донесения, касающиеся движения и ожидаемого прибытия эскортных групп, чтобы лучше организовать их прием, постановку к стенке и пополнение запасов. Но эти донесения были «оперативными» и поэтому выходили из сферы моей компетенции. Правда, в конце концов я

убедил американский штаб, что характер моей работы действительно требует, чтобы я читал эти донесения. Но даже после этого «правила соблюдения военной тайны» наложили запрет на выдачу мне копий, и я должен был выпрашивать у адъютанта адмирала нужные мне бумаги. Позже и эта проблема была разрешена, и я хорошо помню день, когда в моей конторе установили огромный сейф со сложным запором для хранения этих секретных документов.

Меня неприятно поразил этот прием, но ощущение возможности снова находиться на земле, где нет затемнения и где мясо получали фунтами, а не унциями, и каждый вечер ложиться в кровать, в которой не придется сжиматься в комок, чтобы не быть выброшенным из нее, было достаточной компенсацией и придавало мне силы терпеливо ждать времени, когда этот первоначальный холодок рассеется.

И в конце концов наступило такое время, когда я мог считать Кэрни своим большим другом и испытывать настоящую привязанность к остальным членам штаба адмирала.

Что касается эскортных групп, то они были обеспечены всем необходимым, и, конечно, в этом немалую роль сыграла свойственная американцам деловитость. Ремонт кораблей производился в плавмастерской американского флота «Прэри», которая одновременно являлась флагманским кораблем адмирала Бристола. Оборудование этого корабля и прежде всего энтузиазм и организованность его команды поражали меня и экипажи эскортных кораблей, которые он обслуживал. Я по своей работе был связан с нашими плавмастерскими, и они выглядели очень неважно при сравнении с американскими.

Военно-морские силы США, в отличие от королевских военно-морских сил, никогда не имели возможности рассчитывать на судоремонтные заводы и базы, находящиеся в иностранных водах. Вероятно, именно поэтому они и научились искусно использовать подвижной «флотский обоз», или плавмастерские и суда снабжения. Королевские военно-морские силы могли бы поучиться у них в этих вопросах и, таким образом, восстановить подвижность своего флота.

Я всегда с большим удовольствием вспоминаю время, проведенное в Ардженшии. В промежутках между пребыванием эскортных групп, когда в гавани не было британских судов, я имел довольно много свободного времени. Кэрни договорился о выделении для меня и моего штаба небольшого деревянного домика, очень типичного для Ньюфаундленда, и в нем мы организовали нашу собственную кают-компанию. Продукты доставлялись в более чем достаточном количестве, а напитки и

сигареты налогом не облагались. Иногда я даже чувствовал угрызения совести — ведь на родине люди жили в очень тяжелых условиях. Но я успокаивал себя тем, что все это было временным.

Я вспоминаю комментарии моей жены, пришедшей в ужас по поводу моего письма, в котором я описывал подледный лов форели на сырое мясо в качестве приманки. Я полагаю, что на крючке было нацеплено больше мяса, чем ее дневная порция, выдававшаяся дома.

Вскоре после моего прибытия в Ардженшию внезапно скончался адмирал Бристол. Его высоко ценило командование военно-морских сил США, и эта потеря была воспринята с большим сожалением. В скором времени его место — место командира оперативного соединения — занял адмирал Брейнард, человек большого обаяния и доброты, с которым я быстро сблизился.

В штабе произошли значительные перемены, и теперь, кроме Кэрни, мне в основном приходилось иметь дело с капитанами 3 ранга Вулдридоном, Ингерсолом и Макки. Впоследствии все они получили адмиральские чины. Инженер-механик Макки, необыкновенно терпеливый и добродушный человек, работал вместе со мной. Он был первоклассным профессиональным инженером. Макки не жалел никаких сил, когда речь шла об удовлетворении даже малейших просьб со стороны командиров наших кораблей.

К этому же времени относятся значительные перемены в административном аппарате американцев. Причина заключалась в том, что деревянный причал, у которого стояла плавмастерская «Прэри», обеспечивавшая все работы по ремонту и поддержанию в исправности наших кораблей, загорелся от течи в трубопроводе, по которому подавался бензин. Пламя охватило весь причал. Вскоре огонь перебросился и на плавмастерскую, которая была ошвартована скорее с учетом разрушений, причиняемых зимними штормами, чем возможности быстрого отхода. Тяжелые якорные цепи корабля были заведены с носа и кормы на берег. В этой суматохе освобождение его было слишком долгим делом, поэтому в скором времени пламя распространилось по всему кораблю. Что касается меня, то я интересовался лишь судьбой двух британских корветов, ошвартованных у причала у форштевня «Прэри». Многочисленные глубинные бомбы, находившиеся на их палубах, наверняка были бы охвачены огнем, если бы пары для работы главных машин не удалось поднять в рекордно короткое время.

Не имея возможности помочь им, я стоял, скрестив руки, и гадал — взорвутся глубинные бомбы или сгорят, не причинив

вреда. Но, к моему удовольствию, я так и не получил ответа на этот вопрос, так как схватка с огнем была выиграна, хотя и с минимальным преимуществом: когда корветы отходили от стенки, краска на глубинных бомбах уже пучилась.

Плавмастерская «Прэри» получила значительные повреждения от пожара, и я терялся в догадках, как американцы справятся с ремонтом и каким образом они смогут поддерживать в исправности наши корабли в будущем, поскольку сооружение береговых цехов и складов еще не закончилось. Но мне не пришлось долго гадать. Словно по мановению волшебной палочки появилась другая, так же хорошо оборудованная плавмастерская.

Поскольку это касалось меня, пожар имел одно хорошее последствие. Он заставил адмирала и офицеров его штаба перебраться на берег, где они имели гораздо лучшие условия для организации связи и к тому же были доступнее для меня.

Я помню, как Кэрни вначале приходил в ужас при мысли о переходе с флагманского корабля на «каменный фрегат», но, думаю, в конце концов он оценил его удобства, и позже, к концу войны, вошло в обычай для флагманов осуществлять управление с берега.

Тем временем жестокая ньюфаундлендская зима близилась к концу. Озера и реки вскрылись, и твердая, скованная морозом торфяная почва, характерная для тех мест, превратилась в непроходимую трясину. Дорога, соединяющая Ардженшию с Сент-Джонсом, напоминала лесную просеку и имела все виды препятствий. Но вскоре американцы пустили в ход свои дорожные команды и быстро проложили дорогу с металлическим покрытием. Одно из ее преимуществ заключалось в том, что она сделала более доступной великолепную рыбную ловлю на реках и озерах. Я был страстным рыболовом и все свободное время занимался рыбной ловлей.

Вскоре я узнал, что Кэрни разделяет мое увлечение, правда, он был рыболовом самого высокого класса из всех, кого мне приходилось когда-либо видеть. Рыболовная лихорадка захватила многих.

На этой почве я еще больше сблизился с адмиралом и его штабом.

Однако, как мне кажется, некоторые офицеры этой военно-морской базы возненавидели меня.

Между помощником командира базы, с одной стороны, мной и моими офицерами, с другой, возникла вражда. На нашем пути ставилось множество препятствий. Но при поддержке адмирала и Кэрни, а также с помощью Макки, довольно часто игравшего роль

буфера, нам удавалось оградить себя от стрел и камней наших неприятелей.

Правда, однажды я едва не попал в ловушку. Помню, на базе сыграли учебную боевую тревогу. Я отнесся к ней довольно халатно — ведь мы были в трех или четырех тысячах миль от ближайшей неприятельской территории — и в результате был задержан ночным военным патрулем за езду на автомобиле с включенными фарами. Но я поспешно удрал в спасительное убежище — британское посольство — и таким образом избежал «ночи в карцере».

Об этом преступлении обычным порядком было доложено адмиралу. Развеселившийся Кэрни позвонил мне, чтобы спросить, что, по моему мнению, он должен предпринять по этому поводу. Я уверил его, что наложу на себя самое суровое дисциплинарное взыскание, и больше мы к этому не возвращались.

Когда весна уступила место жаркому ньюфаундлендскому лету, стало ясно, что центральный район Атлантики, где действовали британские эскортные группы, снова становится центром боевых действий Американцы осваивали защиту своих судов в прибрежных водах, и немецкие подводные лодки уже не имели возможности так легко поживиться здесь, как раньше. Меня снова потянуло туда, где развертывались решающие бои, и я начал посылать просьбы дать мне командную должность на плавающем корабле.

Меня обещали освободить «в должное время», но когда в конце июня капитан 3 ранга Орпен, который плавал на моем «Хесперус», был произведен в капитаны 2 ранга, я попросил разрешения заменить его. К моей радости, мне ответили, что, когда группа «Хесперус» в следующий раз зайдет в Ардженшию, я должен буду выйти с ней домой и по прибытии сменить Орпена. Мое место должен был занять капитан 3 ранга Брум — кавалер «Креста за выдающуюся службу», давно служивший на западных подходах.

Итак, я возвратился на свой великолепный корабль, с которым с такой грустью расставался шестнадцать месяцев назад, и снова передо мной открылась возможность повести его в бой.

Глава 6. Коротковолновый радиопеленгатор

По возвращении на «Хесперус» я нашел, что, хотя все офицеры, за исключением Сили, сменились после моего ухода с корабля, многие старые матросы все еще продолжали служить.

Моим новым старшим помощником и одновременно офицером по противолодочной обороне был Уильямс, бывший торговый моряк, которого неизменно звали Билль. Он также имел кличку Громила, что дает представление о его могучей фигуре и бесцеремонных манерах. На «Хесперус» много месяцев жили спокойной жизнью, и, как мне кажется, Уильямс даже надеялся, что смена командира заставит фортуну повернуться к нему лицом. Однако прошло несколько месяцев, прежде чем его надежды оправдались. Я рад заметить, что до его ухода с «Хесперус», когда он получил самостоятельное командование, мы работали очень плодотворно и расстались довольные друг другом.

Офицеры «Хесперус» образовали большую дружную семью. Сили и командир минно-артиллерийской боевой части Притчард были единственными кадровыми офицерами королевского военно-морского флота. Остальные офицеры были из добровольного военно-морского резерва, за исключением инженер-механика капитан-лейтенанта Эндерсона из австралийского военно-морского резерва. Членами кают-компании являлись также Тонни Эдлин — сын комического актера Табби Эдлина, хорошо известного в дни моей молодости, — из добровольного военно-морского резерва и Гарлоу, вступивший в добровольный военно-морской резерв во время войны. Тонни унаследовал от своего отца небольшой рост и в какой-то степени его артистический темперамент. Пылкая натура Гарлоу, его любовь к флотской службе делали его очень приятным сослуживцем и способнейшим офицером. Гарлоу соединял в себе здравый смысл с необыкновенной веселостью, что было исключительно важно для всех нас в моменты ужаснейшей скуки и лишений, из которых складывается большая часть жизни на море во время войны.

Летние месяцы, обычно не благоприятствовавшие действиям немецких подводных лодок из-за продолжительности светлого времени, были необыкновенно спокойными. Суда, эскортируемые конвойной группой с «Хесперус» во главе, мирно бороздили Атлантику, ни разу не заметив немецкой подводной лодки.

Некоторым группам везло меньше, и по-прежнему имели место потери в судах.

Сосредоточение немецких подводных лодок в их «заповеднике» — у берегов Америки — мешало битве в Центральной Атлантике разгореться до масштабов, которых она достигла в следующем году. Сравнительная малочисленность немецких подводных лодок, действовавших на маршрутах конвоев, позволяла избегать лодок, которые находились на позициях в ожидании конвоев. Но это было возможно лишь при умелом управлении конвоями, а также при условии получения своевременной информации о районах, опасных в подводном отношении. Именно в этот период пост английского Адмиралтейства, где сосредоточивались все донесения о местонахождении немецких подводных лодок (эти данные затем сообщались заинтересованным конвоям и судам), действовал с наибольшим успехом. Неоднократно конвоям передавалась информация, содержавшая удивительно точные данные о координатах лодок. Точность этих сведений значительно превосходила точность места, определяемого счислением, на которую могли претендовать сами лодки. Я также пришел к выводу, что пеленгование высокочастотных колебаний с помощью коротковолнового радиопеленгатора Хаф-Даф, как его обычно называли, к этому времени достигло большой эффективности. Данные пеленгования могли служить конвою надежным предупреждением об угрозе Высокочастотное пеленгование сыграло чрезвычайно важную роль в борьбе с немецкими подводными лодками, и я вкратце расскажу о применении коротковолнового радиопеленгатора.

Короткие радиоволны не огибают поверхность, как это делают средние и длинные волны. Они распространяются по прямой линии и каким образом образуют касательную к земной поверхности. В результате передача с одного корабля не может быть непосредственно перехвачена другим кораблем, находящимся за горизонтом. Но природа верхних слоев атмосферы такова, что короткие волны отражаются обратно на землю. И если бы не это обстоятельство, передачи на коротких волнах принимались бы только в пределах визуальной видимости, конечно, в зависимости от высоты антенн передатчика и приемника.

Волны, которые возвращаются на землю после отражения их ионосферой, называются «отраженными» и могут быть приняты почти на любом расстоянии. Интенсивность сигнала не является показателем величины расстояния от передающей станции, однако опытный оператор может определить на

радиопеленгаторе характер передачи. В случае если будет перехвачена одна из «наземных» волн, можно с уверенностью сказать, что передатчик находится в пределах двадцати миль.

Боевые инструкции, действовавшие в подводном флоте Германии, требовали от командиров подводных лодок передачи донесений в штаб при обнаружении конвоя или перед выходом в атаку. Форма и характер этих донесений стали известны нашим береговым радиостанциям перехвата и наведения, которые полученную таким путем информацию передавали кораблям в море.

Если коротковолновый пеленгатор работал на частоте, избранной немецкими подводными лодками, или если на кораблях эскортной группы имелось достаточное количество радиопеленгаторов, позволяющее перекрыть все частоты, используемые немецкими подводными лодками, сообщения противника наверняка можно было перехватить. И если к тому же удавалось перехватить «наземную» волну, это было прямым указанием на то, что немецкие подводные лодки обнаружили наш конвой или атакуют его. По принятому сигналу можно было также определить пеленг. В результате представлялась возможность выслать эскортный корабль или самолет в точку обнаружения подводной лодки и держать ее под водой до тех пор, пока конвой не уйдет, резко изменив курс Даже если эскортный корабль не мог найти подводную лодку, так как это нередко было равносильно поискам иголки в стоге сена, все равно ко времени, когда командир лодки снова бы всплыл, он не смог бы определить в каком направлении ушла жертва.

Подобные встречи с противником наблюдались довольно часто, но причины, по которым суда, эскортируемые нашей группой, оставались невредимыми, можно объяснить лишь высоким мастерством Уокера — оператора коротковолнового радиопеленгатора на «Хесперус». Лейтенант Уокер из добровольного военно-морского резерва в прошлом был радиооператором торгового судна. Однажды, когда противник потопил его судно, он две недели провел в шлюпке в открытом море. Во время одного из воздушных налетов погибли его родители и невеста Жгучая ненависть к немцам дни и ночи удерживала его у радиоаппаратуры, принимающей из эфира важную информацию о действиях врага. Уокер неоднократно предупреждал нас о предстоящей атаке, и мы своевременно принимали необходимые меры, чтобы увести охраняемые суда от опасности. Он хорошо знал «почерк» радистов немецких подводных лодок и мог, например, по характерным особенностям сигнала определить, какой станции — береговой или морской —

он принадлежит. Это давало нам огромные преимущества. Из конвоя, который эскортировала наша группа, было потеряно лишь одно-единственное судно, когда Уокер упустил важный сигнал немецкой подводной лодки, свидетельствовавший о том,

что нас обнаружили.

Я был очень доволен, когда впоследствии Уокера после двухкратного упоминания о нем в донесениях наградили «Крестом за выдающуюся службу».

Мы шли на любые хитрости, стремясь оторваться от преследующих нас немецких подводных лодок. Один командир эскорта, например, однажды, после наступления темноты, организовал ложный бой вдали от конвоя с целью направить подводные лодки, находящиеся поблизости, по ложному следу. К сожалению, коммодор конвоя, знавший об этом плане, не смог поставить в известность суда конвоя. В результате, когда в отдалении появились ракеты и лучи прожекторов, некоторые слишком исполнительные суда приняли их за сигнал, который обязывал выпустить осветительные ракеты, снежные хлопья, как их обычно называли, предназначенные для того, чтобы превратить ночь в день и выставить напоказ немецкую подводную лодку, если бы она притаилась между колоннами судов конвоя. Больше эта хитрость не применялась. Вспоминается один поход, в котором наша тактика уклонения была особенно успешной, и так как во время этого похода мы столкнулись с обоими нашими главными врагами — с немецкими подводными лодками и с атлантической непогодой, — рассказ о нем поможет представить типичную обстановку этого периода.

Тихоходный конвой вышел из Ливерпуля 11 октября 1942 года. Ирландское море встретило его сильным штормом, и прежде чем его успели соответствующим образом сформировать и построить в океанский ордер, суда конвоя, в большинстве своем шедшие в балласте, рассеялись. В течение нескольких дней невозможно было что-либо предпринять, и ничего не оставалось делать, как лечь в дрейф, чтобы избежать штормовых повреждений.

В те короткие промежутки времени, когда шторм ослабевал, кораблям эскорта удавалось собирать суда в небольшие группы, но затем шторм снова усиливался, видимость ухудшалась, и все начиналось сначала. Так продолжалось почти целую неделю. Наконец, 18 октября погода значительно улучшалась, и в связи с этим появилась возможность собрать большую часть конвоя. Но даже в этих условиях в последующие три дня конвой продвигался вперед со скоростью не более трех узлов. Когда переход через океан еще только начинался, запас топлива на эскадренных

миноносцах «Уайтхолл» и «Ванесса» подошел к концу, и их необходимо было или немедленно направить в Понта-Делгада на Азорских островах, где имелись запасы топлива, или, если погода значительно улучшится, пополнить с танкеров в открытом море, иначе они могли оказаться в беспомощном положении, стоя без хода в океане в ожидании буксира.

Так или иначе надо было принять какое-то определенное решение, так как состояние запасов топлива на кораблях всегда являлось вопросом первостепенной важности.

Я чувствовал, что погода скоро улучшится, потому что на этот раз наш маршрут проходил значительно южнее, чем обычно, и, казалось, в скором времени мы должны были выйти из района штормов. Поэтому я решил оставить эскадренные миноносцы при конвое.

21 октября, в день годовщины Трафальгарского боя, перемена, на которую мы рассчитывали, произошла, и корабли эскорта смогли принять топливо. Когда показавшееся солнце высушило нас и конвой, наконец, смог делать положенные ему 7 узлов, мы почувствовали себя гораздо лучше и были готовы отразить любую атаку.

Однако встречи с противником не произошло вплоть до вечера 23 октября. В этот день, вскоре после наступления темноты, из пеленгаторной рубки позвонили. Нам было доложено о перехвате донесения, из которого следовало, что мы обнаружены немецкой подводной лодкой, находящейся в тылу конвоя довольно близко от нас. Совместно с «Ванесса» мы пошли к месту обнаружения лодки, надеясь найти ее нашим радиолокатором прежде, чем она погрузится. Но лодке повезло, и наш поиск не увенчался успехом.

Мы направились к конвою, но, прежде чем мы подошли к нему, были перехвачены сигналы других лодок, и вскоре коротковолновый радиопеленгатор, отличавший один передатчик от другого, опознал четыре подводные лодки, которые находились поблизости от нас. Все признаки сосредоточения подводных лодок вокруг конвоя были налицо. С минуты на минуту могли последовать атаки. Во что бы то ни стало надо было воспрепятствовать дальнейшему сближению лодок с конвоем в надводном положении и выходу их в атаку. Всю ночь напролет «Хесперус» маневрировал на полном ходу от одного предполагаемого места нахождения немецкой подводной лодки к другому. Ни одного контакта получено не было, но мы надеялись, что нам удалось удержать лодки под водой и таким образом нарушить их планы.

С наступлением дня «Хесперус» присоединился к конвою.

Ничего не оставалось делать, как ждать, что принесет следующий день. Долго ждать не пришлось. В 08.30 из радиопеленгаторной рубки доложили, что немецкие подводные лодки снова переговариваются по радио, но теперь они находились в более выгодном положении — впереди конвоя.

И снова «Хесперус», на этот раз вместе с «Уайтхолл», вышел в направлении запеленгованных лодок в надежде установить с ними контакт.

Дымок, замеченный в направлении засеченных подводных лодок, вселил в нас надежду на успех. Но, к нашему смущению, оттуда вскоре показался греческий пароход, который полным ходом шел нам навстречу. Очевидно, он не знал, что поблизости находились подводные лодки. Почему он не был торпедирован осталось неизвестным. По всей вероятности, командир немецкой лодки даже не подозревал, что может произойти подобная встреча. Загнав греческий пароход в кольцо охранения, мы продолжали поиск, но и на этот раз он оказался безрезультатным.

Около 10.45 на мостик сообщили новый пеленг на лодку, которая, по нашим расчетам, должна была находиться слева по носу конвоя. Мы снова рванулись вперед. Погода на этот раз благоприятствовала нам. Вдруг с «вороньего гнезда» на мачте послышался крик впередсмотрящего. Он заметил какой-то предмет на горизонте, но не мог его точно опознать. Мы продолжали идти полным ходом в заданном направлении, но предмет исчез, прежде чем мы смогли его как следует рассмотреть. Я не сомневался, что это была подводная лодка, которая погрузилась, но на пределе видимости зрение могло подвести сигнальщика. Другой трудностью, даже если предположить, что замеченный нами предмет являлся действительно немецкой подводной лодкой, было определение дистанции до нее, так как мираж мог безнадежно спутать карты. Но мы произвели приближенные расчеты, и «Хесперус», дойдя до предполагаемого места лодки, начал гидроакустический поиск. И если раньше я с нетерпением ждал улучшения погоды, то теперь проклинал наступившую жару, так как трудно было придумать худшие условия для работы гидроакустической аппаратуры. Кроме того, в море кишели косяки рыбы, наслаждавшейся теплыми водами Гольфстрима, и каждый из них создавал эхо, которое надо было проверять и оценивать, чтобы удостовериться в его действительной принадлежности.

Около полудня мы получили контакт, который мог принадлежать подводной лодке. «Хесперус» вышел в атаку и сбросил глубинные бомбы. Когда мы готовились к новой атаке, наблюдатель с мачты снова закричал, что он опять обнаружил

какой-то предмет. И на этот раз я был уверен, что он видел немецкую подводную лодку. Положение начало осложняться. Стремясь ликвидировать нависшую угрозу, я приказал «Уайтхолл» и «Веномес» идти полным ходом на присоединение к нам, хотя это опасным образом обнажало конвой. Тем временем «Хесперус» на предельной скорости понесся к точке обнаружения подводной лодки. Она погрузилась, когда мы находились от нее на расстоянии четырех миль, тем не менее условия для работы гидролокационной аппаратуры были совершенно неудовлетворительными. Единственное, что оставалось сделать, это прочесать район и держать немецкую подводную лодку под водой до тех пор, пока конвой не скроется из виду.

Казалось, подводные лодки противника окружили нас со всех сторон. Трудно было предположить, что ожидало конвой в предстоящую ночь. К счастью, мы должны были резко изменить курс к западу и спуститься на юг так далеко, как позволял заданный маршрут. Если бы мы смогли удержать немецкие подводные лодки под водой до наступления сумерек и затем изменить курс, нам наверняка удалось бы ускользнуть от них.

Учитывая это, «Хесперус» вместе с «Уайтхолл» остаток дня прочесывал опасные секторы впереди, справа и слева по курсу конвоя. В результате немецкие подводные лодки должны были оставаться под водой до самого вечера. И когда мы снова услышали их, они, к нашему удовлетворению, находились далеко к югу от конвоя. Итак, наш план удался. У меня, однако, появилась новая мысль облегчить уклонение. На этом переходе нашим пассажиром оказался вышедший в отставку адмирал Асберн, хорошо известный как сторонник использования дымовых завес. Я не уверен, подал ли он эту мысль первый, но, несомненно, легкая дымка, поднявшаяся перед заходом солнца, создавала все условия для применения белого дыма. Если бы мы смогли поставить несколько искусственных туманных банок между предполагаемыми местами немецких подводных лодок и конвоем, это помогло бы спутать их расчеты, когда они всплывут, чтобы возобновить погоню за нами…

Поэтому, попросив коммодора изменить курс с наступлением ночи, я приказал корветам сбросить дымовые шашки в необходимых местах так, чтобы дым лег между предполагаемыми местами подводных лодок и конвоем. В это же время эскадренные миноносцы, которые имели специальную аппаратуру для выпуска белого дыма, ходили взад и вперед, ставя вторую дымовую завесу позади первой. Я мало верил в успех этого маневра, но условия для работы гидролокационной аппаратуры были настолько плохими, что приходилось испробовать все средства. Дело

осложнялось наличием еще одной подводной лодки. Место этой лодки, нанесенное по радиопеленгам на планшет, лишало нас возможности обмануть ее, так как она была обнаружена прямо по курсу конвоя. Мы не имели возможности загнать ее под воду и надеялись, что, когда ей придется выходить в атаку, она наверняка произведет какой-либо маневр, который выдаст ее место.

На кораблях эскорта все сильно волновались и думали, что критический момент наступит в сумерки. Поэтому мне было очень приятно получить донесение с «Дженшиен», в котором говорилось, что в 20.00 недалеко от конвоя на его курсе он имел акустический контакт, за которым последовало обнаружение перископа.

Для атаки подводной лодки времени уже не оставалось. Поэтому лодку надо было загнать под воду, прежде чем она сможет выпустить торпеды. Рассел правильно сделал, что поспешил в точку обнаружения, где сбросил глубинные бомбы незадолго перед подходом конвоя. Затем он терпеливо ожидал, пока колонны судов прошли мимо, возмутив воду до такой степени, что, когда улеглись волны от кильватерных струй, осталось мало надежды на восстановление контакта. Как только появилась возможность, «Дженшиен» и «Ванесса» тщательно прочесали район. Им не удалось получить гидроакустический контакт, но они принудили лодку уйти на глубину и остаться там до тех пор, пока конвой не ушел далеко вперед новым курсом, стремясь выполнить пункт инструкции, который требовал «безопасного и своевременного прибытия».

Были ли другие немецкие подводные лодки обмануты нашими дымовыми завесами — не знаю, но так или иначе, по мере того как ночь подходила к концу, работа по радио слышалась все слабее и слабее, и к утру мы поняли, что ускользнули от них.

Глава 7.
Раскрытие карт задерживается

Летом и осенью 1942 года наша хорошо подготовленная эскортная группа почти не имела оснований опасаться «морских волков», несмотря на то, что противник незамедлительно использовал в своих интересах любую слабость или неумелые действия эскорта конвоя. Некоторые конвои были сильно потрепаны и потеряли десятки судов, и в каждом таком случае по тем или иным причинам эскорт либо был слаб вследствие малочисленности, либо не имел опыта и достаточной подготовки.

Большая часть кораблей эскорта этого типа входила в состав канадского военно-морского флота, и те неудачи, которые обрушивались на конвои, эскортировавшиеся в этот период канадцами, еще раз говорят о необходимости иметь отлично подготовленные эскортные корабли при решении задачи обороны конвоев. Искусства и опытности, которые отличали небольшой довоенный канадский военно-морской флот, было уже недостаточно. Многие корабли, укомплектованные канадцами, даже не имели времени соответствующим образом подготовить команды, прежде чем бросить их в бой. Последствия такой практики оказались гибельными.

Канадцы вступили в войну со всем своим пылом и энтузиазмом. Их военно-морской флот к началу войны насчитывал всего лишь шесть эскадренных миноносцев и 2000 человек личного состава. Но канадцы рассчитывали сыграть видную роль в войне, и поэтому их военно-морской флот развивался быстрыми темпами. Они строили корветы и укомплектовывали своими командами некоторые устаревшие эскадренные миноносцы, полученные из резерва американского военно-морского флота в 1941 году. К концу войны канадский военно-морской флот имел в своем составе около 400 кораблей и около 90 000 человек личного состава. Однако такой стремительный рост флота неминуемо привел к тому, что офицеры и матросы выходили в море, имея лишь элементарную подготовку.

В течение 1941 года в водах Атлантического океана вдоль восточного побережья Канады и в портах Ньюфаундленда можно было видеть самые разнообразные военные корабли, укомплектованные в основном «сухопутными моряками», родина которых, вероятно, находилась в тысяче миль от ближайшего моря. Их дисциплина приводила наблюдателя в изумление.

Материальная часть содержалась плохо, не была проведена и подготовка к ее использованию. Эти корабли лишь создавали иллюзию безопасности конвоя. При таком положении трудно было решить, что лучше — отправлять суда без подобного охранения или все-таки с ним. Усилия канадцев создать военно-морской флот и таким образом помочь Англии и США оказались довольно энергичными, но они принесли бы больше пользы, если бы имели целью не увеличение количества, а повышение качества кораблей и их экипажей.

Я вспоминаю, как в период службы на «Уокер» мне пришлось совершить переход из Галифакса с одним из канадских кораблей. Предполагалось, что он подготовлен для участия в боевых действиях, но в первый же день плавания все виды связи на нем вышли из строя, а когда испортилась батарейка переносного сигнального фонаря — последнего звена, обеспечивавшего связь, и на корабле не оказалось запасных батареек, я даже лишился возможности сказать командиру этого корабля, что я о нем думаю, что, впрочем, возможно, было неплохо.

Внешний вид этих «боевых кораблей» был крайне неряшлив. Все рекорды в этом отношении побил корвет, присланный в Ардженшию из Сент-Джонса для доподготовки, хотя такая доподготовка не входила в мои обязанности. На надстройке этого корабля стояла надпись «Мы хотим уволиться на берег». Поэтому я не особенно удивился, когда капитан-лейтенант Кидстон — офицер по противолодочной борьбе — после визита на этот корабль вошел ко мне в штаб с выражением ужаса на лице. Он страшно поразился, когда узнал, что подвесные койки команды оставались постоянно подвешенными в жилых помещениях «на случай, если матросы захотят отдохнуть в течение дня», как пояснил командир. Большинство главных старшин было уволено на берег, хотя предполагалось, что корабль находится в состоянии боевой готовности. При осмотре глубинных бомб, находившихся на корабле, выяснилось, что их взрыватели заржавели.

На первых порах необходимо было привести это оружие в «безопасное положение». Затем пришлось направить корабль в море с Кидстоном на борту, чтобы команда смогла приобрести хотя бы некоторые элементарные навыки. Учеба началась с объявления боевой тревоги, по которой личный состав, как известно, должен занять свои боевые посты. Однако этот сигнал был воспринят как приказание оставить корабль. Учение закончилось тем, что кто-то нечаянно сбросил одну из подозрительных глубинных бомб. Она оправдала наши подозрения, так как при ударе о воду взорвалась около кормового

среза.

Вскоре в результате принятых мер подготовка корабля улучшилась до неузнаваемости.

Вполне естественно, что руководители канадского военно-морского флота стремились к тому, чтобы его корабли по возможности действовали в канадских соединениях. Но с точки зрения успешного ведения войны на море это было неудачное решение. Уровень подготовки канадских эскортных групп до последних дней войны был так низок, что допустить самостоятельную встречу их с немецкими подводными лодками не представлялось возможным. Канадские корабли имели плохую связь, а их радиолокаторы были менее эффективны по сравнению с установленными на британских эскортных кораблях. Кроме того, они не имели и тех прекрасных условий для подготовки, которые были у английских кораблей. Однажды я принял конвой от канадской эскортной группы в условиях густого тумана, который не рассеивался в течение двух дней. Экран радиолокатора «Хесперус» все это Время показывал следовавшее за нами судно, которое все считали отставшим торговым судном. Но когда туман в конце концов рассеялся, оказалось, что это был один из кораблей канадской эскортной группы, который не только не получил каких-либо переданных сигналами приказаний своего начальника оставить конвой, но даже не заметил прибытия моей группы и отбытия своих кораблей.

Такой корабль вряд ли мог представлять собой угрозу для противника в ночной атаке. Имея подобные корабли, было бы глупо брать на себя ответственность за оборону ценных конвоев. Канадцам следовало бы отправить свои корабли плавать с опытными эскортными группами, пока они не приобрели бы некоторый опыт. Перечень потерь говорит сам за себя: сентябрь 1942 года — 9 судов, торпедированных в конвоях, которые эскортировали канадцы; октябрь 1942 года — 7 судов из конвоя, охранявшегося смешанным американо-канадским эскортом; ноябрь 1942 года — 13 судов, эскорт канадский; декабрь — 13 судов из состава конвоя, шедшего под канадским эскортом. В феврале и марте 1943 года конвои, эскортируемые канадцами, продолжали нести тяжелые потери, несмотря на то, что в это же самое время немецкие подводные лодки получали в Атлантике ощутимые удары, которые привели их к решительному поражению на путях движения конвоев. Правда, за этот период некоторые конвои, эскортируемые британскими группами, также понесли тяжелый урон. Но такие случаи были редкостью, причем они свидетельствовали лишь о том, что только хорошо налаженное взаимодействие и высокий уровень подготовки могут

обеспечить успех. Что же касается канадцев, то почти каждый их переход сопровождался несчастьями и потоплением торговых судов.

И обиднее всего было то, что многие из канадских эскортных кораблей имели искуснейшие и храбрые экипажи, которые, вступив в соприкосновение с противником, при определенных обстоятельствах добивались больших успехов. Однако слишком часто неумение заблаговременно оценить обстановку и осознать нависшую угрозу служило причиной того, что эти корабли попадали под обстрел «волчьей стаи», неизменно вызывавший панику и растерянность. Когда суда в конвое пылают и тонут, а ракеты, которыми торпедированные суда дают сигнал бедствия, взлетают в воздух, когда поверхность океану усеяна спасательными шлюпками и плотами с пришедшими в отчаяние людьми, которым удалось спастись с потопленных судов, командир эскортного корабля лишается сспокойствия.

В таких условиях он не может привести тщательный поиск и, не отвлекаясь, оценить обстановку, что так важно для обнаружения подводной лодки противника.

Канадские эскортные корабли, действовавшие в Атлантике, также добились некоторых успехов. Так, в сентябре 1941 года преследование и атака подводной лодки «U-501» двумя только что вступившими в строй корветами «Чэмбли» и «Мусджоу» закончились ее потоплением.

В июле 1942 года канадский эскадренный миноносец «Сент Круа» после умело проведенного поиска и атаки потопил глубинными бомбами другую немецкую подводную лодку. В этом же месяце еще одну лодку уничтожили «Скина» и «Уэтаскивин». Наиболее высокую боеспособность показал канадский эскадренный миноносец «Ассинибойн» в августе 1942 года в артиллерийском бою с подводной лодкой «U-210», маневрировавшей в надводном положении. Несмотря на резкие уклонения противника, быстро меняющуюся обстановку и пожар от попаданий снарядов, артиллеристы «Ассинибойн» добились неоднократных попаданий в немецкую подводную лодку, которая затем была повреждена таранным ударом и потоплена.

Однако очень часто в боевых столкновениях с участием канадских эскортных групп оружие использовалось неорганизованно. «Волчьи стаи» отражались, и многим «волкам» после столкновения приходилось зализывать полученные раны. Но это происходило уже после того, как немецкие подводники наносили серьезные удары по конвою.

Опубликованные рассказы о битве за Атлантику создают впечатление, что каждый переход конвоя сопровождался

тяжелыми боями и неизбежными потерями. По отношению к начальному периоду битвы это, возможно, не было большим преувеличением. Однако с появлением радиолокаторов и коротковолновых радиопеленгаторов хорошо подготовленная эскортная группа имела значительные преимущества перед немецкими подводными лодками, которые могли атаковать только с большим риском для себя. Показателем повысившейся безопасности конвоев служит тот факт, что группа «Хесперус» за время моего командования, т. е. в течение почти двух лет, потеряла только два судна из состава проведенных ею конвоев, но и за них она жестоко отомстила в ближайшие же сутки.

Итак, в течение лета и осени 1942 года мы неоднократно пересекали Атлантику в разных направлениях и за это время ни разу не встретились с немецкими подводными лодками. Переходы были скучные и довольно однообразные, но все же каждый из них имел свои особенности, и на «Хесперус» — этом самом счастливом из кораблей — всегда царило веселье Конвои варьировались от «быстроходных» 10-узловых, состоявших из великолепных 10 000-тонников или из еще больших судов, до тихоходных, номинально 7-узловых. В составе последних неизменно имелись одна или две тихоходные «калоши» сомнительной надежности Большинство из них плавало под греческим флагом В аду определенно должно быть уготовлено место для судовладельцев, которые посылали людей на таких судах в суровое зимнее море северной Атлантики Когда все было в порядке, конвои шли «стремительным» 5-узловым ходом, но такие случаи бывали редко Маршруты конвоев проходили в северных широтах в районе Исландии, где штормы продолжаются целыми месяцами. Бывало конвои, направлявшиеся на запад, в течение нескольких суток не могли продвинуться вперед или продвигались очень незначительно. Определение места корабля и пройденного за сутки расстояния всегда вызывали беспокойство Дело в том, что запас топлива на эскадренном миноносце невелик и в какой-то момент перехода его необходимо было пополнить с сопровождавшего нас танкера. Но передача топлива на ходу в море требовала более подходящих условий, чем штормовая погода. Помню, как однажды во время шторма одного из матросов «Хесперус» смыло за борт. Сразу же сыграли тревогу. О спуске шлюпки нечего было и думать. Но удерживая луч прожектора на тонувшем, я так удачно сманеврировал задним ходом, что подвел корабль лагом к нему. Сили, всегда принимавший самое активное участие в мероприятиях по спасению, пытаясь поднять человека на корабль, спустился за борт. Ему почти удалось спасти матроса, но в последний момент

он выскользнул у него из рук, и его больше не видели.

При переходах на восток ветер и волны обычно были попутными, но это накладывало дополнительное напряжение на рулевые устройства «плавающих гробов», и почти всегда один или два из них стопорили ход и отставали от конвоя Тем временем над судном коммодора взвивался сигнал, по которому остальные суда должны были уменьшить скорость хода, чтобы дать возможность отставшим догнать конвой.

Этот период относительного бездействия способствовал сплочению нашей эскортной группы. «Хесперус» все реже давал сигналы другим кораблям группы при тех или иных обстоятельствах, так как командиры кораблей знали, каких действий от них ожидают, и обычно выходили в требующемся направлении, не ожидая приказаний.

Все это время группа, которой я командовал, состояла из эскадренных миноносцев «Хесперус» и «Ванесса», а также корветов типа «Флауэр» «Дженшиен», «Климейтис», «Хедер», «Кампэньюла», «Миньонет» и «Суитбрайэр».

С одним из очередных конвоев группа вышла из Ардженшии в Англию в конце декабря 1942 года.

Переход проходил, как обычно, в спокойной обстановке, и мы уже собирались разделить суда конвоя на группы в зависимости от их назначения. Но вдруг появилась возможность нанести удар по противнику, не задумываясь, помешает ли это выполнению требования конвойной инструкции, которое, как пугало, всегда висело над нами — «обеспечить безопасное и своевременное прибытие конвоя». В полдень хорошо знакомый звук телефонного звонка из радиопеленгаторной рубки, который я каким-то шестым чувством неизменно определял как срочный еще до того, как слышал доклад по телефону, заставил меня поспешить на мостик. Немецкая подводная лодка только что передала донесение об обнаружении нашего конвоя из точки, находившейся у нас за кормой, и так как нам удалось перехватить наземную волну ее передатчика, можно было предположить, что она находится приблизительно в десяти — пятнадцати милях от нас. Не было необходимости заботиться об уклонении конвоя или думать о том, как бы избежать лодок, так как конвой уже почти прибыл к месту назначения, а лодки противника в этот период не действовали вблизи наших берегов. Короткий сигнал послал «Ванесса» полным ходом по пеленгу на немецкую лодку. Поспешно сообщив сигналом коммодору конвоя о своих намерениях, «Хесперус» устремился вслед за «Ванесса».

Стоял ясный зимний день. Море было спокойно, но из-за атлантической зыби, в которую мы попали, «Хесперус» стал

черпать зеленую воду на полубак и даже на мостик.

Пока «Хесперус» прокладывал себе путь, с «Ванесса» начали поступать донесения. «Вижу немецкую подводную лодку в надводном положении. Пеленг 235°». Затем: «Немецкая подводная лодка погрузилась. Рассчитываю прибыть в точку погружения через 15 минут». Трудно было предугадать, успеет ли «Хесперус» прибыть в район боя вовремя, чтобы принять участие в боевых действиях.

Однако «Ванесса» не удалось установить контакт с погрузившейся лодкой, и как только мы присоединились к нему, мы организовали совместный поиск. Вдруг всего в пятидесяти метрах от нас я увидел поднимающуюся из воды трубу перископа, направленную на «Ванесса». Труба находилась так близко от нас, что невозможно было быстро развернуть «Хесперус», чтобы пройти над подводной лодкой и сбросить на нее глубинные бомбы. В то же время важно было срочно принять какие-то меры, так как эту смелую подводную лодку, по-видимому, не смущало присутствие «Ванесса». К тому же, считая, что «Ванесса» находится здесь один, лодка собиралась выпустить в него торпеды. Я закричал неистовым голосом, чтобы дали полный ход, и, стараясь забросить корму «Хесперус» возможно ближе к лодке, сбросил серию глубинных бомб. Не рассчитывая нанести лодке смертельный удар, я надеялся напугать ее и сбить прицел ее командира. С взрывом бомб подводная лодка ушла на глубину, и охота началась.

Очень скоро, когда возмущение воды, вызванное взрывом серии бомб, улеглось, мы установили с лодкой гидроакустический контакт и скова вышли в атаку. На этот раз мощность взрыва бомб и сильное возмущение воды, казалось, говорили об успехе. Но немецкая подводная лодка не была серьезно повреждена, хотя и получила сильную встряску. Оставаясь на глубине, она продолжала маневрировать. «Ванесса» атаковал также неудачно. Гидрологические условия в это время были посредственными. Оба корабля испытывали затруднения в поддержании контакта, и в конце концов произошло то, чего я очень боялся, — мы потеряли контакт с целью. Корабли расширили сектор поиска, но эхо не приходило. После беглого ознакомления с автоматическим планшетом, на который были нанесены наши курсы и расчетный путь подводной лодки, я организовал совместный поиск, чтобы исследовать все точки, которых могла достичь подводная лодка.

Все мы находились в сильном волнении. Неужели лодке удалось ускользнуть от нас? Наши отношения с Уильямсом — офицером по противолодочной обороне и одновременно моим

старшим помощником — стали натянутыми, так как каждый из нас знал, что если корабли упустят лодку, ответственность падет только на нас. Надежда на обнаружение лодки стала исчезать. Но вдруг из рубки гидроакустика вырвался радостный крик «Контакт», и долгожданное эхо снова зазвучало в наших ушах. Мы еще раз вышли в атаку, но и на этот раз успеха не имели. Короткий зимний день близился к концу, когда я приказал «Ванесса» присоединиться, чтобы предпринять еще одну атаку, пока на «Хесперус» из погреба на палубу поднимались запасные глубинные бомбы. Однако результаты этой последней атаки сказались только после наступления темноты. С «Ванесса» сообщили: «Немецкая подводная лодка в надводном положении. Иду на таран». Как стало ясно позже, с противником далеко еще не было покончено и после этого.

Дело в том, что подводная лодка имела возможность идти полным ходом под дизелями. Форсируя хода, она пыталась в темноте удрать от «Ванесса», преследующего ее по пятам. Один раз они по существу столкнулись, но «Ванесса» удалось нанести по лодке лишь скользящий удар, после чего она продолжала отходить полным ходом. Артиллерийский огонь по непрерывно маневрирующей цели был бесполезен, и нам пришлось приказать «Ванесса» прекратить его, тем более, что в темную ночь могли получить от него повреждения и мы сами.

Затем преследование начал «Хесперус». Между тем немецкая лодка продолжала уклоняться. Я делал все возможное, чтобы удержать лодку в носовых секторах, т. е. в положении, удобном для таранного удара или для атаки глубинными бомбами.

Машинные телеграфы отчаянно звякали. В котельном и машинном отделениях кочегары и машинисты работали не покладая рук, чтобы запустить машины на полную мощность. «Хесперус» шел полным ходом, и когда я пытался круто развернуть его, чтобы попасть внутрь окружности, по которой циркулировала подводная лодка, имевший меньший диаметр циркуляции, он содрогался всем корпусом. В рулевой рубке рулевой с неимоверной быстротой вертел штурвал, едва поспевая выполнять следовавшие одна за другой команды.

Развязка наступила довольно неожиданно. Два сигнальных прожектора с мостика «Хесперус» непрерывно освещали рубку лодки, и, несомненно, они ослепляли ее командира, так как, к моей радости, он вскоре сделал ошибку оказался идущим на пересечку курса «Хесперус». Последнее приказание на руль и взмокшему от напряжения рулевому стало ясно, что мы должны нанести удар в самую середину подводной лодки. В последнюю минуту машины пришлось застопорить, чтобы корабль не

перескочил лодку. В тот же момент было отдано следующее приказание: «Стоять по местам, приготовиться к таранному удару». Хочется заметить, что подобные приказания отдаются в современном морском бою довольно редко. Противник скрылся под развалам полубака, и корабль со скрежетом остановился. «U-357», аккуратно разрезанная пополам, сразу же потонула, оставив на поверхности лишь растекавшееся масляное пятно да одного или двух кричащих людей.

«Хесперус» огласился радостными криками «ура». На мостике после стольких часов напряжения реакция была особенно бурной. Поздравления сыпались со всех сторон.

Но время не ждало. Нам надо было торопиться подобрать спасшихся, осмотреть нижние помещения «Хесперус», определить, какие он получил повреждения, и подкрепить переборки, чтобы корабль мог безопасно продолжать свой путь. Вымокших немцев вскоре подобрали и затем отправили в нижние помещения. Доклад механиков оказался тревожным. Днище корабля почти на четверть длины было распорото, а отсеки залиты водой. Дальнейшие действия без аварийного ремонта были бы неразумными. Мы остановились, но мысль, что поблизости может оказаться другая немецкая подводная лодка, не покидала нас. К тому же эта вынужденная неподвижность действовала на нервы.

Наконец, аварийный ремонт закончился, и мы дали ход, который вскоре довели до 15 узлов. К утру «Хесперус» и «Ванесса» догнали конвой, и когда мы проходили сквозь строй с развевающимся сигналом «потоплена подводная лодка», суда приветствовали нас своими сиренами.

От наших пленных мы узнали кое-что о тактике, примененной их командиром, который ушел на дно вместе со своей лодкой.

По-видимому, командир «U-357» выжидал, пока мы не дадим полный ход и ляжем на боевой курс. Только после этого он удирал на предельной скорости. Одновременно он резко менял глубину. Количество атак, перенесенных им без серьезных повреждений, говорило о правильности его тактики. Но одновременно эта тактика вела к сильной разрядке аккумуляторной батареи и преждевременному израсходованию запаса сжатого воздуха, что вынудило его всплыть раньше времени. Если бы командир лодки маневрировал менее энергично, он смог бы еще некоторое время находиться в подводном положении. В конечном итоге примененная им тактика маневрирования и уклонения оказалась для него роковой. Как мы узнали позже, во время наших атак командир лодки несколько раз использовал так называемую ложную цель,

которая именовалась у нас «подводной пузырчатой целью». Она представляла собой химический патрон, который при соприкосновении с водой выделял пузырьки газа. При соприкосновении с ними посылок гидролокатора создавалось эхо. Идея была удачной. Это эхо, вероятно, заглушало эхо от подводной лодки, и прежде чем малоопытный акустик обнаруживал свою ошибку, подводная лодка успевала отойти.

Вполне возможно, что временная потеря контакта была связана именно с применением этой приманки, имитировавшей присутствие подводной лодки.

В Ливерпуле нам оказали самую торжественную встречу. Об этом позаботился покойный капитан 2 ранга Уокер — самый известный и удачливый охотник за немецкими подводными лодками. В то время он служил на берегу, командуя военно-морской базой. Когда мы входили в Гладстон-Докс, команды других кораблей были выстроены по большому сбору и громко приветствовали нас. Позже главнокомандующий адмирал Хортон, сменивший в ноябре 1942 года Нобла, прибыл на «Хесперус», чтобы выслушать наш доклад и лично поздравить команду. Всем нам предоставили отпуск. Это несколько утешило нас. Ведь повреждение корпуса «Хесперус» требовало постановки его в сухой док, и не могло быть и речи о том, что мы сможем поспеть к выходу следующего конвоя.

Глава 8.
На море и в воздухе

В Ливерпуле мы задержались довольно долго.

Фактически прошло более трех месяцев, прежде чем «Хеспарус» снова смог выйти в море. Такой дорогой ценой расплачивались мы за потопление лодки «U-357». Вскоре после случая с «Хесперус» вышел приказ, не одобряющий атаки путем тарана.

Новый приказ приобрел особо важное значение в связи с судьбой «Харвестер», которым командовал мой старый друг капитан 3 ранга Тейт. В марте 1943 года, защищая конвой, Тейт таранил и потопил подводную лодку «U-444».

В момент столкновения «Харвестер» имел очень большую скорость, возможно, поэтому он по инерции проскочил над подводной лодкой и сильно повредил винты и гребные валы.

Пока принимались энергичные меры по аварийному ремонту, «Харвестер» без движения беспомощно стоял в районе сосредоточения лодок, и одна из них «U-432» — воспользовалась представившейся возможностью и торпедировала его. «Харвестер» затонул. Вместе с ним «погибла почти вся команда, включая командира. Французский корвет «Акони» вскоре потопил эту немецкую подводную лодку. Однако гибель опытного и искусного командира эскортной группы и хорошо подготовленной боеспособной команды была тяжелой утратой.

Вопрос о том, что делать с подводной лодкой, которая не может погрузиться, но сохраняет способность двигаться в надводном положении, оставался открытым, и позже мне предстояло с ним столкнуться. Держаться в стороне и вступать в артиллерийский бой с такой небольшой целью — значило способствовать восстановлению утраченных ею преимуществ, особенно когда немцы начали вооружать подводные лодки акустическими торпедами, которые реагировали на создаваемые винтами корабля шумы. Такие торпеды достаточно было выпускать лишь в приблизительном направлении на цель, чтобы они могли попасть в нее. Для нейтрализации таких торпед создали приспособление, известное под названием «Фоксер». Оно состояло из двух генераторов шумов, буксируемых на некотором расстоянии от кормы корабля. «Фоксер» привлекал к себе акустическую головку самонаведения торпеды и вызывал взрыв торпеды на значительном расстоянии от корабля. Но мы не любили пользоваться этим громоздким приспособлением. Позже

появилась менее сложная модель с одним генератором, известная под названием «Сат». Но использование этих приспособлений ограничивало маневренность корабля. Кроме того, производимый ими шум затруднял работу асдика и, таким образом, значительно снижал эффективность работы гидроакустиков.

Следует напомнить, что корабли эскортных сил имели довольно примитивные приборы управления артиллерийским огнем. Необходимо также учитывать, что в связи с увеличением запаса глубинных бомб и другого противолодочного вооружения было сокращено артиллерийское вооружение.

Пока мы находились на берегу, битва за Атлантику разгорелась с новой силой. Немцы, убедившись в том, что воды у американского побережья перестали быть раем для подводных лодок, стали сосредоточивать свои лодки в центральной части Атлантики. Теперь их завесы располагались так тесно, что конвои нередко не имели возможности уклониться от них.

Обычно первая же немецкая подводная лодка, обнаружившая конвой, наводила на него «волчью стаю», и бой начинался. Правда, при соответствующей обстановке высококвалифицированным операторам на коротковолновых радиопеленгаторах часто удавалось заблаговременно предупреждать командира конвоя о предстоящей атаке и тем самым обеспечивать такой маневр, в результате которого «волчьей стае» приходилось догонять конвой.

Если конвой имел воздушное охранение, не позволявшее лодкам идти надводным ходом, у них оставалось только несколько вечерних часов, в течение которых надо было обойти конвой и занять позицию для атаки в голове у него.

Конечно, самым надежным способом предупредить сосредоточение лодок в районе конвоя было утопить или, по крайней мере, заставить оставаться под водой лодку, которая первой обнаружила конвой.

Навигационное определение в океане — трудное дело для лодки, и чтобы встретиться с другими подводными лодками для совместного удара по конвою, она обычна должна была наводить их по радио. Другими словами, лодка, первой обнаружившая конвой, через определенные промежутки времени работала на передачу, а в это время другие лодки пеленговали ее и соответственно корректировали свой курс. Если лодку-разведчик удавалось загнать под воду, «волчьей стае» оставалось искать нас в широких просторах океана, имея ориентиром только координаты сомнительной точности, переданные с первым сигналом об обнаружении.

Однако применять такую тактику не всегда представлялось

возможным, к тому же командиры других эскортных кораблей не имели таких замечательных операторов, как мой. Поэтому иногда они внезапно оказывались окруженными тесным кольцом лодок противника и в результате должны были пробивать себе дорогу через «волчью стаю». Потери конвоев резко возросли. В то же время увеличилось и количество потопленных немецких подводных лодок.

«Хесперус» был готов к выходу в море только в апреле 1943 года. Пока шел ремонт, на нем установили новый в то время бомбомет типа «Хеджехог». Этот бомбомет, установленный на полубаке вместо носовой пушки, мог выстреливать серию из двадцати четырех глубинных бомб на расстояние около 250 метров вперед по курсу корабля в расчетное место обнаружения подводной лодки противника. Бомбы взрывались только при ударе о корпус подводной лодки. При этом считалось, что для потопления лодки вполне достаточно попадания в нее одной бомбы.

Недостатком бомбомета являлось то, что близкое падение глубинной бомбы было так же безопасно для лодки, как и падение в миле от нее.

В связи с тем, что новый бомбомет выстреливал бомбы вперед по курсу корабля, он позволял производить атаку, не теряя акустического контакта с лодкой.

При атаке обычными глубинными бомбами, которые сбрасывались с кормы, необходимо было пройти над подводной лодкой. В этом случае контакт терялся, когда корабль подходил слишком близко к подводной цели. Таким образом, создавался «мертвый промежуток», в течение которого подводная лодка могла произвести маневр и уйти из того места, в котором ее бомбили. Все мы заинтересовались новым оружием и надеялись, что в скором времени нам представится случай применить его.

В следующем походе нам пришлось действовать совместно с одним из новых эскортных авианосцев, поэтому хочется сделать несколько замечаний по поводу особенностей обороны конвоев авиацией и развития взаимодействия между авиацией и флотом. Среди прочих средств обороны конвоев, которые с течением войны неуклонно повышали свою боеспособность, авиации должно быть отведено особое место. К началу 1943 года конвои, пересекавшие Атлантику, обеспечивались авиацией с обоих берегов, исключая район в центральной части океана, находившийся за пределами радиуса действия самолетов берегового базирования. Позднее даже в этом районе конвои прикрывались самолетами дальней авиации. С осени 1942 года началось переоборудование некоторых коммерческих судов в

небольшие авианосцы. Это позволило дать конвоям собственное воздушное охранение. Проведенные мероприятия принесли свои плоды следующей весной. Но в течение долгого времени на значительной части перехода через Атлантику противолодочное воздушное охранение конвоев не осуществлялось. Немецкие подводные лодки приняли это к сведению и по возможности старались действовать именно в этом районе. К сожалению, даже в районах, близких к нашим берегам, взаимодействие флота с авиацией не было соответствующим образом отработано. Многочисленные примеры подтверждают, как трудно тем или иным силам действовать эффективно, когда они не объединены под единым командованием. Авиация при действиях на море не составляла исключения.

К береговому командованию королевских военно-воздушных сил долгое время относились пренебрежительно. Этим можно объяснить и его неудачи в начале войны. Перед войной береговое командование располагало лишь несколькими эскадрильями торпедоносцев-бомбардировщиков. Разведка в море и патрулирование считались скучным занятием. Для службы в береговом командовании требовалась преимущественно морская подготовка, а это устраивало очень незначительное число лиц. Наконец, неприязнь, существовавшая между отдельными видами вооруженных сил, до апреля 1941 года не допускала даже оперативного подчинения морских самолетов береговому командованию, в интересах которого, как предполагалось, они должны были действовать.

Поэтому прибытие самолетов для участия в обороне конвоя не всегда воспринималось должным образом. Экипажи, которые летали на самолетах берегового командования, обычно были оторваны от военно-морского флота и вряд ли могли отличить торговое судно от фрегата.

Важность быстрой и надежной связи между самолетами и кораблями не сознавалась, и подготовка в этой области, к сожалению, была заброшена. Часто для передачи важного приказания самолетам берегового командования затрачивалось очень много времени.

Из-за этого нередко приходилось отказываться от услуг авиации. В других случаях большая часть полетного времени растрачивалась бесполезно, тогда как быстрый обмен сигналами мог бы способствовать быстрому вылету в направлении, в котором была обнаружена подводная лодка.

Чтобы сократить время связи до минимума, составили код из очень коротких сигналов. Типичным был сигнал «IGO», который означал: «Мое время нахождения над конвоем истекло.

Возвращаюсь на базу». Однажды летающая лодка «Сандерленд», находившаяся с нами некоторое время, пролетела над конвоем и передала сигнал, означавший: «Немецкая подводная лодка неотступно следует за вашим конвоем. Мое время нахождения над конвоем истекло. Возвращаюсь на базу». Это яркий пример непонимания нашей тактики и бесполезности некоторых воздушных патрулей, действовавших с конвоями. Летчики авиации берегового командования имели очень плохую подготовку. Об этом свидетельствует рассказ капитан-лейтенанта Филюль, который служил тогда старшим помощником на шлюпе «Старлинг».

«В 3 часа дня в воскресенье командир пришел в кают-компанию и спросил, не хочет ли кто-нибудь из нас полетать. Так как большинство присутствующих в этот момент дремало, поскольку было как раз послеобеденное время, никто не ответил на вопрос командира. Я, как старший, почувствовал некоторую ответственность и, стремясь заполнить паузу, спросил, в каких направлениях будут производиться полеты. Командир сказал, что надо вылететь в Пул, а затем на следующий день совершить полет над Бискайским заливом, чтобы вступить в контакт со второй эскортной группой.

Моя жена жила как раз в Пуле, поэтому я тотчас же заявил, что меня очень заинтересовало это предложение. В назначенное время я вылетел в Пул.

По прибытии в Пул меня доставили в отель «Гаванские Высоты», теперь авиационный штаб, где я и представился командиру части. Он предложил собраться на совещание в 09.30 следующего утра. Меня очень удивило его предложение, поскольку я не имел ни малейшего представления о цели предстоящего совещания. Вероятно, мое лицо выражало очень сильное удивление, так как командир сказал, что 09.30, пожалуй, слишком рано для совещания и что лучше собраться в 10.00. Я молча согласился, пожелал спокойной ночи и пошел к жене.

На следующее утро ровно в 10 утра я прибыл в штаб. В течение двадцати минут мы сидели вокруг стола совещаний, разговаривая о погоде. Затем совершенно неожиданно мне задали вопрос, какие приказания я получил.

Дело в том, что в штабе, как я понял, меня считали официально назначенным офицером связи, полностью проинструктированным по вопросам предстоящей операции. Я же считал себя просто экскурсантом. К счастью, совершенно случайно перед вылетом из Плимута я видел телеграмму, в которой как раз говорилось об этой операции, и поэтому смог рассказать членам штаба кое-что о предстоящих действиях. Было

решено немедленно достать эту телеграмму. Затем мы разошлись.

В этот же день мы собрались на второе совещание. Какая-то телеграмма была найдена, и меня спросили, эту ли я видел в Плимуте. В телеграмме указывались запасные точки нашего рандеву со второй эскортной группой, причем сообщались три широты и ни одной долготы. Я сказал, что телеграмму необходимо уточнить. Все согласились со мной, и совещание закончилось.

Двумя часами позже мы собрались снова. На этот раз у нас был полный текст телеграммы. Я разъяснил собравшимся те пункты, которые были неясны из-за неверных координат. Все остались довольны. Затем мне сообщили, что взлет назначен на 23.00 и что на меня возлагается обязанность проинструктировать экипаж перед вылетом.

Ранее мне никогда не приходилось инструктировать летные экипажи, и я не знал, как это делается. Тем не менее делать было нечего — и я согласился. Незадолго до 23.00 меня проводили в комнату для инструктажа, которая, казалось, была битком набита летчиками. Я был представлен им командиром части. Еще раньше я решил, что, поскольку я не имею никакого представления о порядке инструктажа, лучшее, что я могу сделать, это говорить не останавливаясь.

Я обрисовал возможности корабельной эскортной группы и заметил, что они должны значительно расшириться благодаря помощи авиации, которая со временем станет нашими «глазами». Затем я рассказал летчикам, что пять шлюпов могут сбросить за атаку около 750 глубинных бомб. Я также обратил внимание присутствующих на то, что они могут оставаться в районе действий несколько часов, тогда как мы можем оставаться там целых две недели.

Мне показалось, что мои слова произвели на них впечатление.

Сразу же после инструктажа экипаж самолета и я были переправлены на летающую лодку «Каталина», стоявшую в бухте Пул. Вскоре мы приготовились к взлету. В назначенное время мы поднялись в воздух. Сразу же после взлета я заметил, что у всех находившихся на борту самолета появилось желание собраться в одном месте. Меня заинтересовала причина этого. Я взял наушники переговорного устройства и услышал только окончание разговора: «Да, надо думать, через несколько минут в этом месте наверняка образуется довольно большая дыра».

Вскоре я понял, что случилось. Стремясь поскорее взлететь, мы не отдали швартовых, и цепь, которой самолет крепился к

буйку, теперь висела в воздухе и колотила по фюзеляжу. Пилот решил сесть и освободиться от цепи. Срочно вызвали базу и просили ее включить световую дорожку. Но поскольку мы уже находились в воздухе, база в Пуле нами больше не интересовалась.

С базой мы связаться не смогли, и так как выбора не оставалось, пилот решил продолжать полет к Бискайскому заливу. Тем временем во избежание серьезного повреждения самолета один из членов его экипажа ухитрился просунуть шлюпочный крюк через люк для сбрасывания светящихся бомб, поймать цепь и привязать ее так, чтобы она перестала колотить по фюзеляжу.

В течение всего темного Бремени мы летели по направлению к Бискайскому заливу. С рассветом появилась дымка, ограничившая видимость примерно до двух миль. По пути нам часто встречались группы из шести — восьми «Ю-88», патрулировавших Бискайский залив и имевших задачу сбивать любой самолет «Сандерленд» или «Каталина», оказавшийся в этом районе. Но обычно в этом районе патрулировали наши самолеты «Москито», которые старались не допустить атаки английских самолетов. Следует заметить, что на большом расстоянии «Ю-88» и «Москито» были очень похожи друг на друга.

Неожиданно прозвучал сигнал боевой тревоги. С нами сближался неопознанный самолет. Члены экипажа заняли боевые посты. Я пытался занять такое место, чтобы никому не мешать, но мне приказали стать у пулемета. Это заинтересовало меня, и я поспешил спросить одного из членов экипажа, как вести огонь из пулемета. Встреченный самолет оказался нашим «Москито». Мне стало легче.

После многочасовых бесплодных поисков немецких подводных лодок и кораблей второй эскортной группы мы наткнулись на «Хесперус» и его группу.

Мы не были уверены в своем месте и решили запросить координаты у «Хесперус». Наш самолет кружил над ним около получаса, пока нам прожектором передавали ответ. В это время каждый из находившихся на самолете читал те отрывки, которые ему удавалось понять, а затем громким голосом сообщал о прочитанном штурману по бортовому телефону, Обычно штурман записывал все услышанное.

Затем летчик приказал прочитать все вместе, но никто ничего не мог разобрать. Поэтому он решил лететь в общем направлении на Англию. Мы вышли как раз в том месте, где было необходимо, и, как и планировалось, сели в гавани Пул. Следующий самолет

должен был вылететь примерно через полчаса после того, как мы сели. Мне вновь предложили проинструктировать экипаж. Я сделал все возможное. Я не считаю бесполезным этот первый полет».

Однако, в целом это была никому не нужная трата энергии и средств! В то же время было очевидно, что самолет с хорошо подготовленным экипажем мог бы оказать бесценную помощь командиру любого эскортного корабля в его борьбе с «волчьими стаями».

Характерно, что именно те экипажи, которые обнаруживали полную беспомощность при взаимодействии с кораблями, при атаках уже обнаруженных немецких подводных лодок проявляли отчаянную решимость. Это можно объяснить интересом к действиям на море.

Эскортирование конвоев представлялось скучной работой, хотя при хорошо налаженном взаимодействии с кораблями оно не всегда было обыденным делом. Но так или иначе сердца летчиков, за немногими исключениями, не лежали к нему. К этому времени был организован обмен офицерами, имевший целью познакомить их с особенностями службы во флоте и в авиации, и один или два офицера королевских военно-воздушных сил, которые выходили со мной в море при эскортировании конвоев, проявили большой интерес ко всему виденному и, без сомнения, поняли всю важность взаимодействия авиации с флотом.

Я, в свою очередь, был направлен на базу королевских военно-воздушных сил Лимавэйди в Северной Ирландии. Находясь на борту летающей лодки «Уитли», я мог принять участие в противолодочном патрулировании. К сожалению, вылет на воздушное прикрытие конвоя нельзя было организовать, но противолодочное патрулирование, в котором я принял участие, утвердило меня в моем мнении, что нашим авиаэкипажам из состава берегового командования многому надо поучиться, прежде чем они смогут принести существенную пользу в противолодочной войне.

Я впервые сильно забеспокоился, когда штурман доложил, что бомбардировочный прицел в носовой кабине, с помощью которого определяли скорость и направление ветра, неисправен и что в этот вылет пользоваться им не придется. В результате после отрыва от берега самолетовождение основывалось главным образом на догадках. Затем я заметил, что визуальное наблюдение велось только через квадратное окошко с очень ограниченным сектором обзора. Что касается остальных направлений, то наблюдение за ними велось лишь с помощью

радиолокатора, а он, как мне удалось установить, не реагировал на такие объекты, как рыбачьи суда, которые были видны простым глазом, когда мы пролетали над ними.

Место бомбардира в носовой части самолета с почти неограниченным обзором оставалось пустым, пока я не получил разрешения занять его. Более того, я обнаружил, что единственным биноклем на борту был цейссовский бинокль, ранее принадлежавший Кречмеру, который я захватил с собой.

Вероятно, самой неприятной частью всей этой истории было то, что произошло позже. По возвращении в Ливерпуль мне приказали представить доклад с изложением в нем замечаний и предложений в связи с полетом. Так как доклад адресовался моему непосредственному начальнику — командиру флотилии эскадренных миноносцев в Ливерпуле, — я не видел причин замалчивать обнаруженные мною недостатки. Не знаю, в какой форме мои замечания были доведены до лиц, которых они касались, но так или иначе дружественные отношения между представителями авиации и флота нарушились. Пришлось вести длительную переписку, чтобы восстановить прежние отношения и убедить летчиков в том, что мои предложения имели самые добрые намерения.

Военно-морские силы постоянно упрекают за желание взять на себя функции авиации берегового командования. Но разве можно упрекать их за это, помня горький опыт последней войны? Послевоенный опыт ведения авиацией берегового командования разведки на море и противолодочных действий не дает оснований утверждать, что в последнее время положение улучшилось. Меня всегда ставило в тупик желание королевских военно-воздушных сил контролировать действия морской авиации. Командование этих сил по существу не обращало никакого внимания на состояние боевой подготовки и материальной части авиации берегового командования. Новейшие бомбардировщики и истребители постоянно восхваляют, сообщают о них в прессе, но кто когда-либо слышал о деятельности авиации берегового командования? Она не привлекает внимания, и ей не отводится сколько-нибудь значительной роли в атомной войне, поэтому береговое командование находится на положении пасынка.

Однако подобное отношение к авиации берегового командования маскируется заявлениями, что именно она «изменила ход» битвы за Атлантику. В подтверждение этого аргумента обычно приводят данные, кстати сказать вполне достоверные, о количестве немецких подводных лодок, потопленных самолетами берегового командования. Но при этом обычно умалчивают о том, что эти успехи достигнуты после мая

1943 года, т. е. после того, как битва за Атлантику фактически была выиграна и Дениц отвел подводные лодки с морских сообщений, признав, что немецкий военно-морской флот больше не может восполнять те огромные потери, которые он тогда нес.

Береговое командование или, вернее, морские самолеты из состава любого рода сил могли бы «изменить ход» битвы за Атлантику в свою пользу значительно раньше мая 1943 года, если бы авиация берегового командования своевременно заняла должное место в этой битве. Ей всегда следовало находиться вместе с конвоями. Что касается надводного эскорта, то подобная необходимость была определена еще в 1941 году. Морская же авиация, которую следовало использовать для усиления эскорта конвоев, до самого конца войны использовалась неправильно — для бесцельных ударов по базам немецких подводных лодок и для малоэффективного патрулирования районов перехода немецких подводных лодок из баз на позиции. Характерно, что деятельность берегового командования в Бискайском заливе часто расценивается как главный вклад командования в битву за Атлантику. Но факты опровергают эту иллюзию.

До мая 1943 года в этом районе проводилась в среднем одна успешная атака немецкой лодки в месяц. В мае 1943 года число успешных атак возросло до семи, а в июле, когда побежденный немецкий подводный флот в панике отходил к своим базам, — до пятнадцати. В итоге за последний период войны в прибрежных водах и в портах Германии авиация берегового командования потопила большое число немецких подводных лодок.

Особо важную роль самолеты берегового командования сыграли при обороне конвоев. Они были плохо подготовлены к взаимодействию с кораблями, но, несмотря на это, из огромного количества транспортов, потопленных во время войны, только девятнадцать были потеряны из состава конвоев, эскортировавшихся одновременно и кораблями и авиацией.

В то время нам не были известны эти цифры, но мы слишком хорошо знали, какую колоссальную помощь может оказать воздушный эскорт. И нам было очень обидно, когда по тем или иным причинам участие авиации в охранении конвоев оказывалось незначительным.

В этом направлении был сделан большой шаг вперед, когда начали прибывать эскортные авианосцы и когда военно-морская авиация, укомплектованная соответственно подготовленными экипажами, получила возможность сопровождать конвои на всем переходе или, в крайнем случае, могла быть своевременно послана на помощь конвою, который оказался в тяжелом положении.

Первый из таких кораблей — «Одэсити» — действовал очень короткое время. «Одэсити» был потоплен немецкой подводной лодкой в декабре 1941 года, когда он сопровождал конвой, шедший из Гибралтара в метрополию, при этом он понес большие потери в людях. Но, тем не менее, успехи «Одэсити» говорили о чрезвычайно важной роли кораблей этого класса в деле охранения конвоев.

Гибель «Одэсити» была следствием тактической ошибки. Вместо того чтобы оставаться в центре конвоя под прикрытием сил корабельного охранения, т. е. находиться там, где он был бы в сравнительной безопасности от торпедной атаки, если бы только подводная лодка не прорвалась в самую середину конвоя, командир «Одэсити» предпочел маневрировать примерно в двадцати милях в стороне от конвоя.

Это была роковая ошибка — она создала подводной лодке все условия для успешной атаки. Но, несмотря на этот жестокий урок, по-прежнему трудно было убедить командиров авианосцев в том, что самым разумным для них будет оставаться внутри конвоя или по крайней мере маневрировать в пятидесяти милях от него. Однако в последнем случае прибытие к конвою тихоходных авианосных самолетов «Суордфиш», естественно, задерживалось. Единственным препятствием, мешавшим применению первого варианта, была боязнь столкновения, причина вполне понятная, но необоснованная. Положение осложнялось еще и тем, что командиры авианосцев обычно имели более высокие звания по сравнению с командиром эскорта, и им нельзя было указать, какое место они должны занять. Этот вопрос в конце концов уладили. Новая инструкция главнокомандующего запрещала занимать роковую промежуточную позицию, но оставляла за командиром авианосца право выбора того или иного варианта.

«Одэсити», как и последующие эскортные авианосцы, использовался не только для противолодочной обороны. Когда «Одэсити» еще только вошел в состав флота, гибралтарские конвои несли тяжелые потери от атак самолетов дальнего действия Фокке-Вульф «Кондор». В связи с этим его вооружили истребителями для борьбы с немецкими самолетами.

При переходах через Атлантику угроза с воздуха не была серьезной. Тем не менее самолеты дальнего действия «Фокке-Вульф» высылались на поиск наших конвоев. В случае обнаружения конвоев самолеты наводили на них немецкие подводные лодки. Таким образом, иногда мы оказывались в довольно затруднительном положении. Нередко нам приходилось видеть на горизонте черную точку самолета «Фокке-Вульф»,

кружащего вокруг конвоя, но мы не имели ни малейшей возможности что-либо предпринять в противовес.

Рассказывают, что однажды командир эскорта дал на немецкий самолет сигнал с просьбой изменить круговое направление полета на обратное, так как у него от наблюдения закружилась голова. Немецкий летчик удовлетворил его просьбу.

Для борьбы с этими назойливыми спутниками на некоторых торговых судах оборудовали катапульты, с которых выпускались самолеты «Харрикейн».

Поднятый с судна самолет атаковал противника, а затем летчик должен был либо идти на посадку на береговой аэродром (если он находился в радиусе действия самолета), либо бросать машину и выбрасываться на парашюте в надежде, что его подберет какой-нибудь корабль эскорта. На этих самолетах летали очень храбрые летчики, так как Атлантика вряд ли является подходящим местом для прыжков с парашютом.

Кроме этой опасности, существовала еще и другая. Как-то раз при выстреливании самолета из катапульты вырвалось пламя, которое создало на других судах впечатление атаки конвоя самолетом противника. В результате по своему самолету был открыт огонь, к счастью, безрезультатный.

Другим нововведением, на этот раз предназначенным для противодействия немецким подводным лодкам, были торговые суда, переоборудованные для транспортировки и подъема самолетов. Эти суда не имели ангара, так как они одновременно продолжали транспортировать грузы. В связи с этим находившиеся на этих судах три или четыре самолета «Суордфиш» были подвержены всевозможным атмосферным влияниям на протяжении всего перехода. В пользу этих авианосцев говорит тот факт, что при необходимости с них почти всегда могли взлететь самолеты. Эти суда не действовали до лета 1943 года, тем не менее после того, как битва за Атлантику была выиграна, они продемонстрировали, какое сильное влияние они могли бы оказать на ход этой битвы, если бы были созданы раньше.

Начиная с 1942 года в море стали выходить большие эскортные авианосцы специальной постройки, имевшие ангар, который мог вместить две эскадрильи самолетов. Вначале они использовались для проводки конвоев в Россию. Затем в октябре они прикрывали с воздуха высадку десанта в Северную Африку. Таким образом, только с начала 1943 года стало возможным использовать эти авианосцы в действиях по обороне атлантических конвоев.

Одним из первых таких авианосцев был «Байтер». Им

командовал капитан 2 ранга Конноли Абель-Смит (теперь вице-адмирал). Конноли, будучи старшим помощником командира, тонул на «Корейджес», потопленном подводной лодкой. Поэтому он имел личные счеты с немецкими подводными лодками. И на авианосце «Байтер» ему скоро удалось рассчитаться с ними.

Глава 9.
Потопление «U-191»

В апреле 1943 года ремонт «Хесперус» закончился, и 14 апреля, вооруженные новым «Хеджехогом» и новейшими радиолокационными приборами, мы вышли с конвоем в море.

На корабле было много новых матросов и офицеров. Некоторых старых матросов перевели на вновь вступившие в строй корабли, чтобы они могли передать свой опыт призывникам военного времени, из которых в основном укомплектовывались команды.

Из офицеров ушел Уильямс, он принял командование эскадренным миноносцем «Бульдог», на котором ему удалось потопить еще одну немецкую подводную лодку. На его место прибыл капитан-лейтенант Ридли, которому предстояло прослужить со мной до августа 1944 года и принять участие в нескольких боевых столкновениях.

Новым человеком был штурман Стенли (лейтенант резерва). Ему также предстояло прослужить со мной до конца моей службы в плавсоставе. Стенли прибыл на «Хесперус» незадолго до нашего выхода в море. Войдя в кают-компанию, он объявил, что является новым штурманом корабля. Впоследствии он проявил себя как великолепный штурман и штабной офицер, на которого вполне можно было положиться. Помимо всего этого, Стенли был очень тактичным, остроумным и веселым человеком. Он очень оживлял нашу и без того шумную кают-компанию.

И новый экипаж, и новое вооружение, несомненно, требовали времени для отработки корабля. Перед выходом в море наша эскортная группа в течение двух дней занималась отработкой тактических задач. На изучение же новой техники и нового вооружения времени было отведено очень мало. Это чуть было не послужило причиной серьезной неудачи во время первого же похода.

Маршрут нашего конвоя пролегал в больших широтах, и я знал, что, несмотря на приближение весны, нас встретят довольно сильные штормы и вообще плохая погода. И действительно, пока мы миля за милей карабкались вверх по карте к Полярному кругу, барометр, висевший в моей каюте, шел в крутое «пике», и к 17 апреля, когда наш конвой, наконец, повернул на запад, разыгрался сильный шторм. Конвой почти перестал продвигаться вперед.

На кораблях эскорта вода гуляла по жилым палубам и

каютам. Все мы страшно промерзли и промокли до нитки. По всему было видно, что мы снова очутились в Северной Атлантике.

В течение следующих трех дней мы упорно боролись со штормом, надеясь, что погода вскоре улучшится. Тем временем «Уайтхолл» пошел в Рейкьявик, чтобы привести с собой несколько судов, которые должны были присоединиться к нам в океане. В ожидании их мы легли в дрейф. Шторм бушевал со страшной силой. Низко нависшие облака стремительно мчались над нами. Ветер разносил огромные столбы водяной пыли. В таких условиях встреча, назначенная на определенное время, могла произойти только чисто случайно, поэтому штаб передал радиограмму на «Уайтхолл», приказав ему возвратиться со своими судами в Исландию, если он еще не вступил в контакт с нами. В то время как «Уайтхолл» безуспешно пытался расшифровать эту радиограмму, погода вдруг улучшилась, и оба конвоя оказались на видимости друг друга.

Несмотря на плохие метеорологические условия, немецким подводным лодкам удалось обнаружить исландскую часть конвоя, и «Уайтхолл» вынужден был выйти в атаку на одну ив них.

Вскоре после соединения конвоев от разведывательного самолета «Либерейтор» пришло донесение о том, что он обнаружил и атаковал немецкую подводную лодку.

При условии тесного взаимодействия между кораблями и самолетами подобные столкновения вполне могли бы кончаться уничтожением подводной лодки, но в действительности все они кончались неудачей и трепкой нервов. В данном случае причина неудачи заключалась в том, что самолет сообщил свое местонахождение, а точность этого места зависела от точности самолетовождения. Если бы летчик показал место обнаружения относительно конвоя, эскортный корабль смог бы быстро выйти в указанную точку, где совместный поиск, вероятно, принес бы успех. Когда же «Уайтхолл» пошел полным ходом к счислимому месту самолета, там никого не оказалось, и так как радиосвязь с самолетом была невозможна, ничего не оставалось делать, как отозвать «Уайтхолл» к конвою. К сожалению, экипаж самолета, входивший в состав берегового командования, не имел даже элементарной тактической подготовки.

Как всегда бывает в таких случаях, именно в этот момент следовало передать топливо эскадренным миноносцам «Хесперус» и «Уайтхолл». Дальность плавания этих кораблей не позволяла им пройти в эскорте через океан без дополнительного приема топлива.

Следует напомнить, что корабли эскорта должны непрерывно ходить зигзагом со скоростью, примерно вдвое превышающей

скорость конвоя; обследовать районы, подозрительные с точки зрения угрозы подводных лодок; подгонять отстающие суда и выполнять тысячу других самых разнообразных обязанностей. На все это требуется топливо. В связи с этим были разработаны приемы передачи топлива на ходу в море.

Вначале это пытались делать с помощью плавучего шланга, буксируемого за кормой танкера и подбираемого военным кораблем, который затем присоединял его к своей топливной системе. Применение этого на первый взгляд простого и безопасного метода в штормовую погоду встретило неожиданные трудности. Позднее этот способ передачи топлива заменили другим, при котором военный корабль шел параллельным с танкером курсом. Между ними протягивались имевшие петли шланги, которые располагали достаточной слабиной и не рвались, если корабли рыскали в разные стороны.

Этот маневр на волнении я так и не научился делать спокойно. Танкер, с которого брали топливо, на волне обычно тяжело переваливался с борта на борт. При постепенном приближении к его борту эскадренный миноносец или фрегат, как правило, зарывался в воду и в то же время испытывал бортовую качку. В связи с замещением вытесненной танкером воды при движении его вперед за кормой танкера образовывался всасывающий эффект. Под его влиянием нос корабля, который должен был принять топливо при подходе с кормы, иногда неожиданно развертывался к танкеру. Поэтому разумнее приближаться к нему, правя на среднюю часть танкера, а затем, когда дистанция между двумя кораблями сократится до необходимых пределов, ложиться на параллельный курс.

По мере приближения эскадренного миноносца к танкеру необходимо очень точно уравнять скорость хода между ними. В машинном отделении машинисты, сознавая важность маневра, обычно стоят на маневровых клапанах, не спуская глаз со счетчиков оборотов валов.

Звякает машинный телеграф, требуя прибавить три оборота в минуту, — и клапаны с осторожностью приоткрываются, чтобы исполнить команду.

В определенный момент на верхней палубе раздается выстрел из ракетного линемета — и линь взвивается над палубой танкера, где матросы его быстро принимают и привязывают к тросу, который в свою очередь выбирается на эскадренный миноносец, таща за собой конец шланга.

При сближении судов их мачты сильно качаются из стороны в сторону, описывая головокружительные кривые, а волны, пенясь, вздымаются между судами.

Достаточно сблизившись и связавшись швартовыми концами, корабли для безопасности принимают разницу в курсе на один — два градуса и затем следуют параллельно одинаковым ходом.

Между мостиками обоих кораблей протягивается линь, маркированный клочками разноцветного флагдука, которые помогают оценивать дистанцию между кораблями на глаз.

Тем (временем на танкере вываливается за борт стрела с подвешенной к ней серединой шланга, свернутой в бухту или петлю. Эта бухта в известных пределах позволяет изменять дистанцию между судами, не вызывая натяжения шланга. Если дистанция увеличивается, петля немного стравливается со стрелы; когда суда снова сближаются, бухта выбирается.

Поддержание дистанции между судами и одинаковой скорости хода достигается непрерывным наблюдением с ходового мостика эскадренного миноносца. На волнении часто приходится предпринимать те или иные экстренные меры, чтобы предупредить рыскание корабля, иначе оно может привести к столкновению или разорвать топливный шланг и в конечном итоге вызвать суматоху и задержку в передаче топлива.

Прием топлива может длиться час или более, поэтому командир часто поручает одному из офицеров регулировать скорость хода, а сам наблюдает за дистанцией между кораблями и отдает необходимые приказания на руль.

Вполне возможно, что перед заправкой эскадренный миноносец участвовал в боевой схватке и израсходовал весь запас глубинных бомб. Их он также может получить с танкера, и пока одна партия обслуживает топливный шланг, другая перетаскивает на борт по протянутому тросу тяжелые контейнеры и опускает их в погреб.

Наконец наступает момент, когда инженер-механик дает сигнал танкеру прекратить подачу топлива.

Шланг быстро разъединяют и выбирают на танкер. Затем, оглашаемый возгласами благодарности капитану танкера и шутками обоих экипажей, эскадренный миноносец отваливает и на большой скорости уходит в назначенное ему место в охранении конвоя.

Имея опыт, этот маневр можно производить и в плохую погоду, но всему есть свой предел. Когда Атлантический океан особенно неспокоен, проходит день за днем, топлива становится все меньше и меньше, и командиры кораблей с тревогой думают о том, что может случиться, если погода не улучшится.

Для нас, правда, все кончилось благополучно, и после того как конвой начал, наконец, продвигаться на запад, а немецкие подводные лодки оставили нас в покое, корабли эскорта за двое

суток приняли топливо и снова были готовы к любой неожиданности.

На этот раз с приемкой топлива нам повезло, так как 22 апреля мы должны были войти в центральную часть Северной Атлантики, находившуюся тогда за пределами радиуса действия нашей береговой авиации. Здесь немецкие подводные лодки действовали особенно активно.

Однако теперь мы приготовили им сюрприз. На соединение с нами шел первый из больших эскортных авианосцев — «Байтер» — в охранении четырех эскадренных миноносцев. К моменту их подхода Уокер, сидя в своей радиорубке, перехватил несколько радиограмм немецких подводных лодок, из которых стало ясно, что мы приближаемся к линии их завесы. В полдень 23 апреля взволнованным голосом он доложил мне по телефону: «Противник только что донес по радио об обнаружении нас». Затем он сообщил, что лодки находятся от нас очень близко, до них не более десяти миль, и что имеется точный пеленг. Я приказал ближайшему корвету «Климейтис» следовать за мной меньшим ходом и, дав полный ход, пошел на «Хесперус» в направлении сигнала немецкой подводной лодки. Через несколько мгновений на горизонте можно было различить белое облако водяных брызг, окружавшее черную точку. Это наверняка была немецкая лодка. Увидев нас, командир лодки произвел срочное погружение. Но мы хорошо заметили место погружения. Уменьшив скорость, я открыл гидроакустическую вахту и начал поиск. Мы долго не могли установить контакта. Неужели мы потеряли ее? Вот она! Отчетливое и ясное эхо! Мы снова имеем надежный контакт!

Наконец нам представился случай испытать новое средство истребления подводных лодок — бомбомет «Хеджехог». Пока Ридли контролировал гидроакустиков и непрерывно поступавшие пеленги и дистанции, я осторожно выводил «Хесперус» в точку залпа. Все шло отлично. Пока мы выходили в точку залпа, контакт продолжал оставаться надежным. Затем послышался возглас Ридли «Огонь» К своему стыду, я должен признать, что никакого залпа не произошло! Поспешный запрос расчету «Хеджехога» объяснил, что случилось. Мы не были знакомы с нашим новым оружием и не знали, что бомбы для «Хеджехога», имевшие сложный набор предохранительных чек, которые надо было вынимать одну за другой, требуют слишком много времени для приготовления. Для подготовки к выстрелу двадцати четырех бомб требовалось очень много времени. Поэтому вполне естественно, что за небольшой промежуток времени между приказаниями «Контакт» и «Огонь» расчет не исполнил команды.

Наши учебные стрельбы производились болванками, которые не имели подобных приспособлений, обеспечивающих безопасность, и поэтому необходимая задержка во времени осталась неучтенной.

Но так или иначе лодку необходимо было уничтожить любой ценой, иначе нам никогда не удалось бы смыть с себя позор.

К счастью, условия для работы гидроакустической установки были превосходными, и хотя лодка, вероятно, как обычно, ушла на большую глубину, мы смогли удержать контакт с ней и произвели точную атаку обычными глубинными бомбами.

В ходе атаки и преследования лодки гидроакустиков ввело в заблуждение использование лодкой имитационного патрона. Но мы всегда помнили об этом, и на этот раз Ридли быстро разобрался в обстановке и правильно нацелил акустиков.

К этому времени «Климейтис» также вышел в атаку. Мы сделали еще один заход и вместе с обычными глубинным» бомбами сбросили на лодку однотонную бомбу один из новых видов противолодочного оружия. Фактически это была торпеда без двигателя с корпусом, заполненным взрывчатым веществом, которую выстреливали из торпедного аппарата.

Вскоре на асдике стали прослушиваться довольно странные шумы. Казалось, подводная лодка начала всплывать. Все мы в страшном волнении ждали ее появления на поверхности.

Но, очевидно, лодка лишь несколько уменьшила глубину погружения. Вновь появилась возможность использовать «Хеджехог». Мы снова заняли позицию для атаки, и на этот раз точно по команде двадцать четыре бомбы взлетели в воздух и с всплеском упали впереди нас.

Все молчали, ожидая погружения бомб. Никогда еще секунды не казались такими длинными. Неожиданно раздались два редких взрыва. «Клянусь, мы попали!» — закричал Билл, высунувшись из гидроакустической рубки. Лицо его сияло от возбуждения.

И действительно мы попали. С зияющими дырами в бортах «U-191» ушла на дно со всей своей командой.

Было ясно, что мы вывели из строя ту самую лодку из состава указанной выше завесы немецких подводных лодок, которая первой обнаружила нас, так как оператор радиопеленгатора вскоре доложил, что подводных лодок, имеющих с нами контакт, больше нет.

Самолеты «Суордфиш» с «Байтер», которые к этому времен» начали патрулировать на горизонте, были для нас большой поддержкой. И хотя в последующие два дня они никого не обнаружили, конвой спокойно продолжал свой путь, и мы

радовались, зная, что стоит только нашим коротковолновым радиопеленгаторам снова обнаружить немецкую подводную лодку, самолет сможет достигнуть ее гораздо быстрее, чем «Хесперус».

В пасхальную субботу именно это и произошло, но не вблизи конвоя, а в районе нахождения «Байтер», который производил подъем и посадку своих самолетов примерно в тридцати милях от нас. Коротковолновый радиопеленгатор перехватил знакомый сигнал и взял пеленг на него.

На «Байтер» по радио было быстро передано предупреждение, и вскоре после этого один из его самолетов «Суордфиш», патрулировавших в воздухе, заметил подводную лодку.

Лодка погрузилась слишком быстро, чтобы самолет смог атаковать ее, но один из эскадренных миноносцев, эскортировавших «Байтер», — «Патфайндер», специально вызванный в этот район, быстро установил контакт и так же быстро отправил немецкую подводную лодку «U-203» на дно. Это был пример того, каким должно быть взаимодействие корабля с самолетом.

Этот случай помог нам представить, что можно было бы сделать с хорошо обученными летчиками.

На следующий день «Байтер» и его группа оставили нас. Вместо них к нам должна была подойти 1-я эскортная группа фрегатов под командованием капитана 2 ранга Брюэра.

Большую часть своей флотской службы Брюэр провел на эскадренных миноносцах. Он был моим старым другом.

Прибытие этой новой группы совпало с вновь возросшей активностью немецких подводных лодок, которые, как мы решили, опять обнаружили наш конвой.

Оператор радиопеленгатора вновь перехватил донесение противника об обнаружении конвоя. «Уайтхолл» полным ходом направился по засеченному пеленгу в надежде повторить наш успех. Он еще не успел далеко уйти, когда неожиданно обнаружил 1-ю эскортную группу. Очевидно, именно о ней доносила немецкая лодка.

Однако лодка не задержалась на поверхности, и поиск, произведенный 1-й эскортной группой, успеха не имел. Из перехваченных в дальнейшем радиограмм стало ясно, что лодка последовала за эскортной группой и к наступлению ночи заняла позицию для наблюдения за нами. Можно было слышать, как через определенные промежутки времени она вызывала свой штаб, пытаясь передать донесение, пока, наконец, Уокер не пришел ко мне и не предложил пойти на небольшую хитрость. Отлично зная немецкие правила радиосвязи, он предложил

выдать себя за другой немецкий корабль, ответить немецкой лодке и принять ее радиограмму для репетования. Я разрешил Уокеру действовать.

Вскоре после этого он пришел на мостик и с сияющей улыбкой доложил, что хитрость удалась. Подводная лодка прекратила передачу, несомненно, в уверенности, что на поддержку ей адмирал Дениц вскоре вышлет «волчью стаю». Командир лодки, вероятно, был разочарован, когда к нему никто не пришел. Пока он напрасно ожидал, что с наступлением темноты к нему присоединятся другие подводные лодки, мы уклонились от него резким изменением курса.

Я часто думал, добрался ли командир этой лодки домой, и если да, то как он объяснил командованию, что забыл донести об обнаружении конвоя. Но, возможно, он был одним из многих, кому не удалось возвратиться из похода в те весенние месяцы 1943 года, когда мы отбивали атаки немецких лодок с такими тяжелыми для них потерями.

29 апреля конвой вступил в район больших и малых айсбергов. Я приходил в ужас при мысли о судах, слепо плывущих в темную ночь через этот район. Ведь любой из айсбергов каждую минуту мог пропороть борт судна и отправить его на дно не хуже любой торпеды.

Мы освещали своими прожекторами айсберги, находившиеся на пути конвоя, но на каждый большой айсберг, который мы могли обнаружить радиолокатором, приходились десятки небольших, низко сидящих в воде айсбергов, верхушки которых едва выглядывали из нее. Просто поразительно, что колонны судов прошли этот путь без несчастных случаев. Мы приближались к Ньюфаундленду. В скором времени мы сдали своих подопечных сменившей нас канадской эскортной группе, которая должна была довести конвой до Галифакса в Нова-Скотии.

Глава 10.
Базы на Атлантике

Эскортные силы Западных подходов были разделены между несколькими портами Ливерпуль, Гринок, Лондондерри, а позже и Белфаст. Я хорошо знаю Ливерпуль, где мы базировались большую часть войны, и Белфаст периода 1944 года. Я очень удивлюсь, если мне скажут, что в других портах базирование было организовано так же образцово. Однако и в самом Ливерпуле в 1940 году нечем было похвалиться.

Базовый персонал плохо знал нужды корабельных команд, прибывавших в гавань после бессонных ночей и дней напряженной службы. Личный состав кораблей ни в чем так не нуждался, как в спокойном сне, не прерываемом необходимостью постоянно соблюдать всевозможные меры предосторожности. Но на эскадренном миноносце, стоявшем на очень легких якорях на реке Мереей, которая имела семиузловое течение, было очень беспокойно, особенно в сильный штормовой ветер. Очевидно, при более продуманной организации стоянки корабль можно было бы безопасно поставить лагом к стенке и в том месте, где не было сильного течения.

Но, вероятно, подобные недостатки неизбежны в начальный период войны. Во всяком случае организация базирования, установившаяся позже, коренным образом отличалась от первоначальной. Должность командира ливерпульской флотилии эскадренных миноносцев (титул, который присваивался офицерам, командовавшим базой эскортных сил) последовательно занимали опытные командиры эскортных кораблей. Всегда доставляло большое удовольствие видеть, как ворота Гладстон-Докс закрываются за вашим кораблем, и чувствовать, с каким знанием дела берет вас в работу группа специалистов, не жалеющая труда, чтобы обеспечить боеспособность кораблей ко времени выхода очередного конвоя.

Конечно, в Ливерпуле мы имели большое преимущество в том, что находились в нескольких минутах ходьбы от Дерби-Хауза, где размещался штаб Западных подходов. Посещение этого штаба и встречи с его офицерами, готовыми сделать все возможное, чтобы оказать содействие своим плавающим собратьям, которым они завидовали, прибавляли бодрости. Здесь всегда можно было ознакомиться с обобщенными материалами по боевому опыту и получить необходимые сведения о новом оружии. Офицеры штаба полностью отдавали себе отчет в том,

что не корабли созданы для них, а, наоборот, они существуют для обеспечения плавсостава всем необходимым. К сожалению, это часто не сознают офицеры некоторых других штабов.

В одной из пристроек Дерби-Хауза находилась специальная школа, где обобщался боевой опыт и отрабатывались новые тактические приемы на столе атак. К тренировкам на столе атак привлекались прежде всего специальные «контрольные расчеты» с эскортных групп. Такие расчеты состояли при командире эскортной группы. Они осуществляли штурманскую прокладку за корабли группы и преследуемую подводную лодку на планшете атак. Учеба на столе атак проводилась при участии особых команд, состоявших из девушек женского военно-морского резерва. Эти команды атаковали эскортные расчеты всеми теми методами, которые применял противник. Девушки так хорошо изучили особенности атак конвоев, что серьезно помогали многим опытным офицерам избегать ошибок, которые наверняка навлекли бы катастрофу на их конвои, пока составленные из фишек.

Таким образом, дни между выходами конвоев в море были заняты интенсивной учебой. Офицеры штаба и командиры кораблей большую часть времени проводили в тактической школе Дерби-Хауза, разыгрывая различные варианты охранения конвоев.

В свою очередь минеры тренировались в бомбометании до тех пор, пока им не удавалось четко отработать сбрасывание полных серий глубинных бомб с интервалом в 15 секунд. Гидроакустики практиковались в использовании асдика. Связисты решали свои задачи. Девушки из женского военно-морского резерва также посвящали офицеров в тайны новой шифровальной машинки, поступавшей на корабли.

Глава 11.
Поражение «волчьей стаи»

5 мая наша группа должна была вновь покинуть Ардженшию и выйти на соединение с тихоходным конвоем «SC-129», направлявшимся в метрополию. Уже на следующий день мы с головой ушли в знакомые и обыденные дела по приему конвоя от другого эскорта, проверке наличных судов по списку и подтягиванию отставших.

Битва за Атлантику становилась все более напряженной. Мы знали, что в течение последних двух месяцев в океане действовало наибольшее количество немецких подводных лодок. Конвои теперь уже с огромным трудом прорывали их завесы. Казалось, май должен был стать критическим месяцем. Если мы сможем сдержать натиск противника, инициатива наступления в скором времени перейдет в наши руки. Все большее число эскортных кораблей вступало в строй. В этом немалую роль сыграли поставки американских судостроительных верфей. Что касается авиации, то королевские военно-воздушные силы после долгого ожидания, наконец, выделили береговому командованию значительное количество самолетов с большим радиусом действия и таким образом повысили эффективность воздушного прикрытия в центральной части Атлантики. Скоро в достаточном количестве должны были появиться новые эскортные авианосцы. С их вступлением в строй появлялась возможность сопровождения ими каждого конвоя.

Учитывая обстановку, мы усиленно готовились к встрече с противником, которая, как мы знали, вскоре должна была произойти. Теперь уже нельзя было обойти позиции немецких подводных лодок — их стало слишком много.

Несмотря на это, первые дни конвой беспрепятственно продолжал свой путь. Я был уверен, что радист, сидевший в радиопеленгаторной рубке, своевременно предупредит нас о приближении к любой подвижной завесе немецких подводных лодок. Первое такое предупреждение мы получили только в полдень 11 мая. Немецкие подводные лодки находились где-то поблизости от нас, но по расчетам радиста, который никогда не ошибался, они еще не вступили в соприкосновение с нашим конвоем. Я всегда верил его заключениям, но на этот раз, видимо, произошла ошибка в выборе длины волны, на которой прослушивалась работа немцев. Радист пропустил наиболее важное первое донесение о том, что немецкая подводная лодка

обнаружила нас. Это подтверждалось тем, что, хотя поиск, проведенный до видимого горизонта «Уайтхолл» и «Кли-мейтис», не дал результатов, в 18.00 два судна из состава конвоя — «Антигон» и «Грейдо» — были торпедированы и быстро затонули. Пока я приводил в исполнение план поиска, специально составленный на случай возникновения подобной чрезвычайной обстановки, спасательное судно «Мельроуз Эбби» подбирало уцелевших моряков. К счастью, недоставало всего двух человек с одного из этих судов. Они пропали без вести.

Эта спасательные суда, как правило, входившие в состав каждого конвоя на данном этапе битвы за Атлантику, представляли собой небольшие пароходы, специально оборудованные для спасения команд торпедированных судов. Их работа была связана с большим риском: в течение долгого времени им приходилось стоять без хода. В такие моменты спасательные суда являлись превосходной мишенью для находившихся поблизости немецких подводных лодок. Мне хорошо знакомо это тягостное ощущение беззащитности, которое испытываешь в подобной обстановке. Мы всегда восхищались мужеством экипажей спасательных судов.

Эти суда освободили командиров эскортных групп от необходимости принимать иногда мучительные решения, связанные с запрещением спасения людей с потопленных судов сразу же после атаки. Если же имелись спасательные суда, корабли эскорта могли, не отвлекаясь, заниматься решением своей главной задачи по предотвращению новых атак противника.

Потопление двух судов из состава конвоя привело меня в ярость. Впервые за девять месяцев, в течение которых я командовал группой «Б-2», были потоплены суда конвоя, эскортируемого нами. К тому же немецкая лодка прорвала нашу оборону в дневное время. Тщательный поиск лодки оказался безуспешным, и теперь мне ничего не оставалось делать, как с нетерпением ждать новой атаки, которая должна была последовать с наступлением ночи.

К этому времени из радиопеленгатор ной рубки стали непрерывно поступать доклады с пеленгами на лодку, находившуюся где-то поблизости. Но большая часть пеленгов шла за корму, и я решил держать свои силы сосредоточенными, пока не появится возможность выйти в атаку, не уходя слишком далеко назад и не ослабляя чрезмерно охранения конвоя. Перед наступлением темного времени «Хесперус» занял место в охранении за кормой конвоя. Мне казалось, что первая атака должна быть произведена с кормовых курсовых углов, если только ее не отложат до следующего дня, когда лодки смогут

сосредоточиться для атаки с носовых курсовых углов конвоя С наступлением темноты я поднялся на мостик, и пока старший помощник управлял маневрами корабля, находившегося позади конвоя, мы обсуждали перспективы развития событий наступающей ночи. «Это наиболее вероятный сектор атаки сегодня ночью, — сказал я. — Предупредите радиометристов, чтобы они особенно внимательно наблюдали в кормовых курсовых углах конвоя». Оказалось, что радиометристы уже были тщательно проинструктированы.

Напряженное чувство ожидания охватило весь экипаж корабля. Сигнальщики, сменяя друг друга, коротко, шепотом, без обычных шуток передавали обязанности Все мы знали, что где-то там, в темноте, нас подстерегает враг, который подкрадывается все ближе и ближе, чтобы нанести удар. Мы только не знали направления, с которого он приближался.

Вскоре в штурманскую рубку пришли Ридли и Стенли, Они знали, что скоро должна быть объявлена тревога, но не могли вынести ожидания ее в каютах «Предупреждены ли старшие специалисты, что ночью почти наверняка будет объявлена боевая тревога?» — спросил я Ридли. — «Да, все организовано. Мы не хотим будить команду до последней минуты. Они и так мало отдыхали», — ответил он. Старший гидроакустик, готовый принять вахту с объявлением тревоги, стоял рядом с нами. Внизу командир минно-артиллерийской боевой части вместе со старшиной торпедистов бродил взад и вперед по юту, проверяя готовность противолодочного вооружения. В укрытии над люком машинного отделения сидели наш «шеф» Эндерсон и главный старшина машинистов. При первом же звуке колоколов громкого боя они готовы были броситься вниз. Никто не мог спать в эту ночь.

Наверху, на мостике, по рукам пошли кружки с приятным дымящимся какао. Первая вахта почти отстояла свое время, когда из радиолокационной рубки поступил давно ожидаемый доклад: «Слабый контакт, установлен только что Пеленг 230, дистанция 5 миль». Оставив Стенли организовывать работу расчета планшетистов, Ридли и я бросились на компасную площадку. Когда по всему кораблю загремели колокола громкого боя, я развернул корабль в направлении на контакт и поставил ручки машинного телеграфа на «полный вперед». Мы напряженно всматривались в темноту, стараясь уловить первый признак появления противника. Совершенно неожиданно сквозь линзы бинокля я разглядел белую полоску кильватерной струи немецкой подводной лодки. Изменив курс на несколько градусов влево, чтобы выйти на пересечку, я надеялся подойти к лодке

прежде, чем она уйдет на большую глубину.

Вскоре мы увидели белые фонтаны водяных брызг. Это погружалась подводная лодка, открыв клапаны вентиляции и заполняя балластные цистерны. Подойдя к месту погружения, мы увидели только след лодки в виде фосфоресцирующей воронки.

«Сбрасывай первую серию прямо на нее! — закричал я. — Установить взрыватели на малую глубину». «Первая, огонь! Вторая, огонь! Третья, огонь!» послышались знакомые команды, отдаваемые Ридли по боевой трансляции. Подгонять его не требовалось: первая серия бомб была сброшена точно по времени, При взрыве глубинных бомб над водой поднялись высокие всплески сверкающей, фосфоресцирующей воды, на мгновение застывшие подобно столбам света.

Мы не могли промахнуться, и я не сомневался, что подводная лодка должна была получить по крайней мере сильную встряску. Теперь требовалось не дать ей передышки для исправления повреждений. Уменьшив ход, чтобы дать возможность работать гидролокатору, мы быстро установили контакт. Как мы и предполагали, подводная лодка ушла на большую глубину и поэтому уже не была подходящей целью для бомбомета «Хеджехог».

Переставив установку взрывателей глубинных бомб на большую глубину, мы вышли в атаку и сбросили еще одну серию. Затем повторили атаку, сбросив дополнительно однотонную глубинную бомбу.

Командир подводной лодки «U-223» с ужасом увидел силуэт эскадренного миноносца, выскочившего из-за дождевого заряда и несущегося прямо на него. Загнутые буруны у форштевня — признак большого хода — не оставляли сомнений в том, что подводная лодка обнаружена и эскадренный миноносец идет на таран.

С криком «Срочное погружение, полный вперед!» командир и сигнальщики нырнули в рубочный люк. Когда крышка его захлопнулась, подводная лодка стремительно пошла на глубину — в этом было их спасение. Но едва вода сомкнулась над ними, как первая серия глубинных бомб взволновала воду в месте погружения подводной лодки. Все отсеки тотчас же погрузились в темноту. Когда толчки колоссальной силы начали встряхивать лодку, людей швырнуло на палубу. Потерявшая управление лодка погружалась все глубже и глубже.

Однако в этот момент дали себя знать продолжительные, терпеливо проводившиеся учения, которые предусматривали отработку действий личного состава в подобной обстановке. Вскоре включили аварийное освещение. В лодке появился

мерцающий свет. Матросы, пошатываясь, заняли боевые посты управления, и на глубине 180 метров погружение было остановлено. Теперь лодка должна была идти самым малым ходом и соблюдать мертвую тишину, если экипаж хотел спастись. В это время можно было услышать импульсы, посылаемые гидролокатором эскадренного миноносца. Неизменяющаяся сила их звука говорила о том, что корабль установил с лодкой уверенный контакт. Затем, когда миноносец начал выходить в атаку, послышался быстро нарастающий шум его винтов, который превратился в грохот в момент прохождения корабля над лодкой. По мере погружения глубинных бомб напряжение команды в ожидании неминуемой гибели возрастало. Вскоре раздались сильные взрывы. Подводная лодка задрожала, ее корпус загрохотал под смертельными ударами. Теперь отказало даже аварийное освещение. Через некоторое время поступил доклад о том, что вода заливает носовые отсеки и что оттуда тянет едким запахом горящей проводки, вспыхнувшей от короткого замыкания. В обстановке, когда работал один главный электромотор и когда вышли из строя почти все механизмы, команда начала борьбу за то, чтобы остановить вновь начавшееся погружение лодки, которая уже достигла глубины 210 метров. Пока шла эта борьба за жизнь, эскадренный миноносец вновь промчался над лодкой с грохотом железнодорожного экспресса, и новая серия взрывов создала в лодке полнейший хаос. Еще одна такая атака, и наверняка наступит конец. Командиру лодки ничего не оставалось делать, как продуть балласт и попытаться отбиться в надводном положении.

На юте «Хесперус» после каждой атаки бомбометные расчеты работали не покладая рук, чтобы успеть перезарядить бомбометы и лотки. В Гладстон-Докс на тренажере все укладывались в 15-секундный норматив. Хотя тренажер был установлен на качающейся платформе, имитировавшей в какой-то степени качку корабля, в жизни все получалось не так просто и быстро. Когда корабль кренится и зарывается в волну, 350-килограммовые глубинные бомбы превращаются в какие-то дикие живые существа. Стремительно раскачиваясь на талях при подаче их к бомбомету, они могли раздавить неосторожного заряжающего или причинить ему увечье. При положенном на борт руле волны заливают палубу и бомбометные расчеты действуют, стоя по пояс в ледяной воде.

Я не уверен, что эти люди перекрыли свой 15-секундный рекорд, но под руководством командира минно-артиллерийской боевой части они, как правило, никогда не запаздывали с подготовкой полной серии бомб. В то же время кранцы первых

выстрелов всегда были полны запасных бомб, поднятых из бомбового погреба. Матросы расчета глубинного бомбометания редко останавливались, чтобы передохнуть или посмотреть, как идет бой.

Когда «Хесперус» вновь вышел в атаку, акустик доложил, что слышит продувание цистерн. Вскоре прямо по носу мы увидели немецкую лодку, которая всплыла и стояла без хода. Она была слишком близко, чтобы можно было навести на нее 120-мм пушки, поэтому 20-мм эрликоны быстро открыли огонь, и несколько матросов немецкой лодки, видимо пытавшихся подойти к орудию, было сметено их огнем в море. «Хесперус» прошел совсем близко от борта лодки, и когда она оказалась у нас на траверзе, мы произвели бомбометание глубинными бомбами, установленными на взрыв на минимальной глубине 15 метров. Я снова развернул корабль и пошел к подводной лодке с целью повторить маневр. Однако оказалось, что нам попался довольно крепкий орешек, так как подводной лодке удалось завести машины и дать ход.

Пользуясь светом сигнальных прожекторов, направленные на лодку 120-мм орудия открыли огонь и добились нескольких попаданий.

Несмотря на безвыходность положения, немцы не собирались сдаваться. Градом сыпавшиеся на них снаряды убили и ранили нескольких человек, а остальных заставили скрыться в рубочном люке. Когда командир лодки увидел, что «Хесперус» вновь подходит к ней, он приказал выпустить по кораблю торпеду из кормового аппарата. Но торпеда прошла мимо «Хесперус», так как он представлял собой довольно узкую цель. Затем командир сделал еще четыре выстрела, но в момент стрельбы «Хесперус» был обращен к лодке носом или кормой, и попасть в него было почти невозможно. В отчаянии командир подводной лодки пытался таранить своего преследователя, но его лодка была в таком состоянии, что уже не поддавалась управлению.

Лодка снова застыла без движения, но все еще не обнаруживала признаков поражения и по-прежнему казалась опасной. «Что же мне теперь делать?» подумал я про себя. — «Хесперус» должен оставаться на ходу, чтобы держать лодку на носовых курсовых углах, или же мы окажемся хорошей мишенью для торпеды». Я оказался прав. Хотя мы и не знали об этом, лодка действительно намеревалась отбиться, но мы были слишком трудной для нее целью, так как подставляли ей наименьшую площадь борта.

Тем временем единственная пушка на «Хесперус», которую можно было навести, по-прежнему вела огонь по освещенной

прожекторами цели и добилась еще нескольких попаданий. Однако по мере нашего постепенного продвижения к лодке угол снижения и этой пушки вскоре оказался недостаточным.

У меня появилась мысль таранить лодку и таким образом быстро потопить ее, но я вспомнил состояние «Хесперус» после его тарана: поврежденный киль, затопленные носовые отсеки, помятый обтекатель и вышедший из строя гидролокатор. Имея в виду, что конвой все еще находится под угрозой атаки и что нам предстоит длинный переход, я не мог позволить себе этого. Кроме того, после трагической гибели «Харвестер» Гарри Тейта мы имели официальное указание воздерживаться от тарана.

«Билл, — обратился я к Ридли, стоявшему рядом со мной, — как вы думаете, не можем ли мы подмять лодку под себя, слегка таранив ее на малом ходу и не повредив своего корабля?» «Попробуйте, сэр», — был его ответ. «У нас подходит к концу запас глубинных бомб, а они нам еще понадобятся, пока мы доведем этот конвой. Мне бы не хотелось тратить их на этого ублюдка».

И я попробовал. Сделав слабый толчок, «Хесперус» уперся форштевнем в борт лодки. Машины работали на малых оборотах вперед. Подводная лодка, накренившись, легла на борт. Некоторое время она оставалась в этом положении, а затем, когда носовая часть «Хесперус» соскользнула с ее корпуса вбок, медленно выпрямилась. Но теперь она сидела в воде значительно ниже, и я чувствовал, что конец ее близок. Однако, когда мы снова отходили, чтобы дать нашим пушкам еще одну возможность поразить ее, в нас едва не попала торпеда, оставившая на воде фосфоресцирующий след. Эта лодка поистине была опасным противником.

Но когда мы разворачивались, чтобы снова выйти в атаку, можно было видеть, как команда немецкой подводной лодки вышла на палубу, а один или два человека прыгнули за борт. «С ней покончено», — подумал я. Тем временем конвой, видимо, ушел миль на тридцать вперед, и «Хесперус» должен был как можно скорее присоединиться к нему.

Мы не имели времени добить лодку и подобрать уцелевших, так как это значительно задержало бы нас. Повернув «Хесперус» на курс сближения с конвоем, я оставил тонущую лодку на произвол судьбы.

В это время командир «U-223», убедившись, что лодка больше не может вести бой, и думая, что она скоро должна затонуть, приказал команде подняться на палубу, но в воду пока не прыгать. Один раненый сорвался за борт и утонул. Другой, неправильно поняв приказание, прыгнул в воду. Артиллерийский

огонь внезапно прекратился, и, к изумлению командира лодки, эскадренный миноносец отошел и быстро скрылся в темноте. Постепенно до его сознания дошло, что не все еще потеряно. Команду тотчас же возвратили на боевые посты. Пытаясь дать лодке ход, матросы начали напряженно работать, Так как трюмы были полны битого стекла и обломков, откачка воды оказалась трудной задачей.

В течение двенадцати часов люди работали, не имея ни минуты отдыха, и к четырем часам следующего дня им удалось дать подводной лодке ход и «заковылять» в Сен-Назер, в который они прибыли через двенадцать суток. Все эти события свидетельствовали о высоком уровне технической подготовки противника, и если бы эта история не была достоверной, в нее трудно было бы поверить.

Еще более удивительна судьба немецкого матроса, который прыгнул за борт. В течение нескольких часов он плавал в спасательном жилете в бушующем море. Он уже потерял надежду на спасение, когда, к его величайшему изумлению, другая подводная лодка — «U-359» — всплыла в пятидесяти метрах от него. Матросу удалось привлечь ее внимание. Его подобрали, и в конце концов он попал на свой корабль к удивлению товарищей по службе.

Догоняя конвой, я имел время обдумать создавшуюся обстановку. Изучение данных радиопеленгатора показало, что более десятка немецких подводных лодок преследует конвой, пытаясь, по-видимому, выйти вперед по курсу конвоя, где они могли бы ожидать его подхода. Я знал, что до тех пор, пока лодки не займут такой позиции, они не станут атаковать нас в дневное время, а так как рассвет только приближался, мы решили воспользоваться этой короткой передышкой.

Светало, и мы, наблюдая за изменением радиопеленгов на лодки, видели, что они постепенно обгоняют нас. Лодки вели интенсивные радиопереговоры. В направлении одной из них, находившейся справа от нас, был выслан «Уайтхолл», но его поиски оказались безуспешными. Затем в 11.30 был перехвачен сигнал подводной лодки, которая находилась где-то поблизости, примерно в десяти милях впереди нас. Я ждал этого и теперь, быстро развернув «Хесперус», лег на курс по пеленгу на сигнал и дал полный ход. Пройдя девять миль, я уменьшил ход, чтобы создать условия для работы гидролокатора. Почти в то же время из рубки акустиков послышался крик «Контакт!».

Прежде чем гидроакустики классифицировали полученное эхо, я, просматривая поверхность моря впереди по курсу, пришел в изумление, когда увидел головку перископа, который двигался

на пересечку нашего курса. Приказав поставить взрыватели глубинных бомб на малую глубину, я дал полный ход, чтобы перехватить подводную лодку. Как только мы рванулись вперед, перископ погрузился, но я успел рассчитать время сбрасывания глубинных бомб и, когда они одна за другой посыпались в воду, почувствовал уверенность, что лодка должна быть по меньшей мере сильно повреждена.

Развернувшись для продолжения атаки, мы восстановили гидроакустический контакт и вновь вышли в атаку на цель, которая уже ушла на большую глубину. Шум утечки сжатого воздуха и другие звуки, говорившие об отчаянном положении подводной лодки, звучали в ушах старшины гидроакустиков, несшего вахту на асдике. Чтобы убедиться в успехе атаки, мы сделали еще один заход и, ведя поиск с целью восстановления контакта, вдруг почувствовали удар по нашему корпусу от подводного взрыва, которым обычно сопровождается разрушение прочного корпуса подводной лодки на большой глубине.

Некоторое время «Хесперус» циркулировал вблизи этого места, а когда он снова прошел над ним, я с удовлетворением увидел растекающееся по воде нефтяное пятно, в котором плавали обломки и расщепленные деревянные поделки, очевидно, из внутренних помещений лодки. Подобрав несколько образцов для доказательства потопления лодки, мы возвратились на свое место в охранении конвоя. Так кончилось существование «U-186».

Тем временем от остальных кораблей группы поступали донесения, показывавшие, что конвой по существу окружен подводными лодками, которые удалось обнаружить во время их захода в голову конвоя. В 15.00 «Уайтхолл» и «Хедер», выйдя на поиск по радиопеленгу на противника, обнаружили две лодки, вынудили их погрузиться и затем атаковали. В дальнейшем контакт с ними был потерян, и корабли возвратились к конвою. Часом позже подводную лодку обнаружил «Суитбрайэр». Погнавшись за ней, он увидел еще одну. К сожалению, немецкие лодки в надводном положении могли развивать больший ход, чем корветы типа «Флауэр», поэтому «Суитбрайэр» после непродолжительной погони отказался от преследования и возвратился на свое место в охранении. В это время «Климейтис», находившийся с другой стороны конвоя, также заметил две немецкие подводные лодки, но и его поиск не имел успеха.

Все это приводило нас в бешенство. Находиться так близко от подводных лодок противника и не иметь возможности что-либо сделать! Подобная обстановка создавалась также из-за того, что на «Хесперус» запас глубинных бомб приходил к концу, и мы не

могли позволить себе расходовать их, если, конечно, лодка не будет угрожать нам. Запас можно было пополнить с танкера, шедшего с конвоем, но крупная атлантическая зыбь создавала бортовую качку, которая делала невозможным подход к борту танкера для приемки бомб.

К вечеру стало ясно, что лодки находятся впереди по курсу конвоя и что если мы не предпримем необходимых мер, чтобы удержать их на глубине и дать конвою пройти вперед, массированная атака в эту ночь станет неизбежной. В 18.30 «Уайтхолл» был выслан на поиск справа по курсу конвоя, а «Хесперус» вел поиск слева. Вскоре «Уайтхолл» донес, что он обнаружил не менее трех немецких лодок в надводном положении. «Хесперус» быстро пошел ему на помощь, так как только эти два корабля на всего состава эскорта имели скорость хода, позволявшую сблизиться с лодками и принудить их погрузиться. В скором времени обнаруженные «Уайтхолл» лодки появились на горизонте, и мы начали преследование.

Я думаю, что ничего не было бы противоестественного, если бы к этому времени при таком сосредоточении подводных лодок, угрожавших конвою, мы впали в отчаяние.

Однако, как я вспоминаю, на кораблях в это время ощущался боевой задор. Мы чувствовали, что сможем справиться с противостоящей нам группой лодок. Пока мы полным ходом шли на присоединение к «Уайтхолл», я попытался составить план действий, который позволил бы нам справиться с противником. Обнаруженные нами лодки в надводном положении давали 17-узловой ход, в связи с чем погоня за ними, если только они не погрузятся, могла затянуться. «Хесперус» и «Уайтхолл» имели только простейшие приборы управления артиллерийским огнем, так как большая часть их была снята, чтобы освободить место для радиолокаторов и радиоаппаратуры, а также для противолодочною вооружения. Несмотря на это, огонь из носовых орудий — только их можно было использовать в данной обстановке — корабли открыли на предельной дистанции. Но мы почти не имели надежды добиться попаданий в эти небольшие цели. Сначала на-водчики фактически даже не видели подводных лодок. Лишь путем изменения курса корабля можно было навести пушки в нужном направлении. Ведя огонь одиночными выстрелами, очень трудно было определить места падения снарядов относительно цели. Фактически лодки находились в безопасности. К счастью, командиры лодок не понимали этого, и так как мы все же медленно сближались с лодками, артиллерийский огонь становился все точнее и в конце концов загнал их под воду.

Несомненно, именно это предотвратило атаки лодок, так как их подводная скорость была небольшой. Эскадренные миноносцы продолжали преследовать их, и надо было ожидать, что лодки пойдут самым малым ходом, чтобы избежать обнаружения себя по шуму винтов. Кроме того, теперь подводные лодки были слепы, и если их удастся задержать на глубине, конвой наверняка сможет уйти.

До наступления темноты еще оставалось некоторое время. Темнота затруднила бы проведение такой массой судов маневра, связанного с резкой переменой курса конвоя. Однако этот маневр не только позволил бы оставить немецкие подводные лодки в неведении относительно нового направления конвоя, но и поставил бы их снова в невыгодное положение, связанное с необходимостью продолжительное время сближаться с конвоем на нужную для атаки дистанцию.

Тем временем «Хесперус» и «Уайтхолл» тщательно исследовал» предполагаемое место погружения ближайшей из обнаруженных подводных лодок в надежде, что прежде, чем подойдет время возвратиться к конвою до наступления темноты, когда каждый корабль эскорта будет особенно необходим в завесе охранения, подвернется случай атаковать ее глубинными бомбами.

В результате поиска «Хесперус» и «Уайтхолл» установили контакт и затем атаковали лодку. Однако гидрологические условия были неважные, и я не уверен, что нам удалось причинить лодке серьезные повреждения.

Нас связывал недостаток времени. По всей вероятности, еще девять немецких подводных лодок сближалось с нами, чтобы с наступлением темноты атаковать конвой. В подобных условиях мы не могли продолжать преследование обнаруженных нами трех подводных лодок. Приходилось также учитывать, что в это время года ночи в здешних местах короткие, и было маловероятно, чтобы эти лодки успели догнать и атаковать конвой до рассвета. Поэтому я отменил атаку.

Возвратившись к конвою, «Хесперус» занял свое излюбленное место позади конвоя. Я знал, что противник обычно атакует конвой с кормовых курсовых углов и что именно отсюда лучше всего наблюдать за конвоем. В случае необходимости всегда можно принять соответствующие меры предосторожности.

Почти в течение тридцати шести часов личный состав кораблей эскорта находился в состоянии сильного нервного напряжения. В предыдущую ночь также никто не спал. В то же время радостно было видеть, с каким нетерпением все ждали новой схватки с противником.

Все говорило о том, что готовится сильная атака. Поэтому я был удивлен, когда проходил час за часом, а конвой, еле двигаясь, продолжал свой путь, никем не тревожимый. Ведь мы рассчитывали, что атака произойдет этой ночью.

Внезапно спокойствие было нарушено донесением «Уайтхолл» об установлении радиолокационного контакта с неизвестной целью и выходе ею из охранения для выяснения обстановки. На экране радиолокатора было видно, как светящаяся точка, которой являлся «Уайтхолл», сдвинулась с места, а сработавшиеся корабли группы произвели необходимый маневр, чтобы прикрыть в ордере охранения разрыв, образовавшийся в результате выхода «Уайтхолл». Вскоре Билл с «Уайтхолл» доложил: «Контакт потерян». По-видимому, немецкая подводная лодка погрузилась. «Веду гидроакустический поиск», — донес он несколько позже. Однако в тот момент, когда я отдавал приказание «Климейтис» идти на поддержку «Уайтхолл», поступило донесение от «Хедер» об установлении им радиолокационного контакта. В этих условиях я не мог позволить одновременно нескольким кораблям из нашего немногочисленного эскорта выйти из завесы охранения. Я отменил приказание и предоставил «Уайтхолл» и «Хедер» возможность действовать самостоятельно.

В ожидании новых донесений от них время тянулось очень медленно. Но ни одному из этих кораблей так и не удалось установить надежного контакта, поэтому, как только конвой прошел опасную зону, кораблям было приказано занять место в охранении конвоя.

Обстановка вновь накалилась. Теперь уже наш радиометрист установил контакт с целью, находившейся позади конвоя. События повторились. Когда мы развернулись для выхода в атаку, подводная лодка погрузилась, и гидроакустик доложил об установлении контакта.

Наша первая атака сразу же загнала лодку на большую глубину, и мы оказались в довольно странном положении, так как оставшиеся у нас глубинные бомбы были легкого типа и не взрывались на глубинах, на которых могла идти преследуемая лодка. Дело в том, что когда выявили способность немецких лодок погружаться на большую глубину, создали тяжелую глубинную бомбу, устанавливавшуюся на глубину взрыва до 240 метров. Но после многочисленных атак, в которых мы участвовали по выходе из порта, на «Хесперус» оставалось всего 14 глубинных бомб, причем тяжелых не было ни одной.

Таким образом, пока немецкая подводная лодка оставалась на большой глубине, она находилась в безопасности.

Единственное, что можно было сделать это вызвать на помощь корвет из состава эскорта. Но мне не хотелось оголять конвой, так как в любой момент можно было ожидать атаки лодок. Однако «Климейтис» все же было приказано присоединиться к «Хесперус». В последующие три четверти часа «Хесперус» несколько раз проходил над лодкой, но не мог атаковать ее.

По-видимому, в этот момент экипаж лодки, двигавшейся на глубине около 200 метров самым малым ходом, переживал неприятные минуты. Немецкие подводники не имели оснований надеяться, что атакующий их корабль потерял с ними контакт, так как посылки нашего гидролокатора в направлении местонахождения подводной лодки наверняка прослушивались на ней. Слышали немецкие подводники и шум винтов «Хесперус», то усиливавшийся до грохота, когда корабль проходил над лодкой, то затихавший, когда он удалялся от нее. Все это время команда со страхом ждала взрыва глубинных бомб.

Если бы мы были свободны в своих действиях, мы могли бы продолжать находиться над лодкой и удерживать ее под водой до тех пор, пока она не всплывет на поверхность для вентиляции и зарядки аккумуляторной батареи. Но при создавшихся условиях, когда лодки противника окружали конвой со всех сторон, мы не могли долго оставаться вдали от него.

Наконец подошел «Климейтис», который направлялся к нам своим максимальным 15-узловым ходом. Мы передали ему пеленги и дистанцию до лодки и навели его. «Климейтис» быстро установил надежный контакт, и я спокойно оставил его одного. На пути к конвою мы услышали взрывы глубинных бомб, которые сбрасывал «Климейтис».

Я очень сожалею теперь, что не мог тогда остаться и помочь «Климейтис» удержать контакт, который он потерял после первых двух атак. В результате «Климейтис» не мог даже представить доказательств, подтверждавших потопление подводной лодки.

В дальнейшем конвой не подвергался атакам противника, и «Хесперус» вполне мог остаться с «Климейтис», чтобы убедиться в гибели лодки. Но это был риск. Потопление немецких подводных лодок приносило нам огромное удовлетворение, но мы не имели права нарушать инструкцию, гласившую, что «своевременное и безопасное прибытие конвоя является главной целью сил охранения».

Остаток ночи прошел быстро, и раннее утро застало наш тихоходный конвой безмятежно плетущимся дальше. После бросков в разные стороны и неоднократных обнаружений подводных лодок, ожидавших удобного случай атаковать нас, мы, казалось, очутились в обстановке, представлявшей полную

противоположность вчерашней.

Смелые действия и своевременное уничтожение одной из подводных лодок удержали «стаю» от совместной атаки. Какой огромный контраст по сравнению с первыми днями битвы за Атлантику! Ведь тогда небольшая группа лодок опустошала наши конвои. Радиолокатор и коротковолновый радиопеленгатор в корне изменили обстановку вокруг конвоев. В то же время постоянная боязнь обнаружения патрульными самолетами и самолетами охранения конвоев сильно действовала на моральное состояние команд лодок. Впервые большая часть лодок, входивших в «волчью стаю» и имевших конвой на видимости, отошла, не сделав попытки атаковать его.

Когда позже нам стало известно, что в мае немцы потеряли не менее 45 подводных лодок, и когда эти потери были сопоставлены с низким моральным духом немецких подводников, мы все больше начали убеждаться, что битва за Атлантику выиграна. И в действительности так это и было. Хотя большое число немецких подводных лодок находилось в море до конца войны, жизненно важные трансатлантические пути снабжения не подвергались серьезной угрозе.

Итак, наш конвой спокойно продолжал свой путь. Атлантика успокоилась, и «Хесперус» смог — к сожалению, слишком поздно — пополнить свой запас глубинных бомб, а «Уайтхолл» получил возможность принять нефть.

Вскоре в наш район прибыли патрульные самолеты, и я, наконец, смог отдохнуть. Когда самолеты «Суорд-фиш» патрулировали вокруг нас, я мог отдыхать со спокойной совестью. Единственной отрицательной стороной улучшения погоды была исключительно хорошая видимость. Теперь подводные лодки не могли быть застигнуты с воздуха врасплох. Они имели возможность безопасно уйти на глубину, прежде чем самолеты нападут на них. В других условиях потерпевшая поражение «волчья стая», которая все еще пыталась, правда без прежнего подъема, «укусить нас за пятки», могла бы понести еще большие потерю

К 16 мая конвой благополучно прошел опасный район. Потеря двух судов все еще терзала нас, но мы чувствовали, что отомстили за них.

Глава 12.
Поисково-ударные действия

Зимой 1943/44 года и последовавшей за ней весной эскорты конвоев, которые следовали в Англию, часто усиливались кораблями нового класса, непрерывным потоком поступавшими с американских судостроительных верфей.

В США они классифицировались как «британские эскортные миноносцы», а нам они были известны как фрегаты типа «Кептен». Все эти корабли носили имена капитанов военно-морского флота времен войн с Францией. Их строили с невероятной быстротой, используя новую технологию сварки заранее подготовленных секций. 45 суток — таково было наименьшее время, которое проходило от закладки корабля до завершения его постройки. Это очень малый срок, если вспомнить о сложном электрическом и электронном оборудовании, поставленном на такой корабль, и о трудностях строительства корпуса и установки машин.

При массовой постройке боевых кораблей, имеющих паровые турбины в качестве главных двигателей, особенно сложным является производство массивных зубчатых передач. Они передают мощность быстровращающихся турбин на сравнительно медленно вращающиеся винты, которые на скорости хода в 20 узлов, по-видимому, должны делать около 200 оборотов в минуту. Чтобы преодолеть эту трудность, конструкторы отказались от турбин с зубчатыми передачами и заменили их турбинами с электропередачей.

Имелось два типа фрегатов: паротурбоэлектрические и дизель-электрические. Первые имели максимальную скорость 24 узла, вторые — 18 узлов.

Эти корабли заключали в себе черты как американской, так и британской конструкции. Британскими были мостик открытого типа, гидроакустика и устройства для глубинного бомбометания. Машинные установки и электрооборудование были американскими. Корпус имел более красивые обводы по сравнению с теми, которые нравились нам до сих пор. Новые корабли отличались обтекаемой формой. Из-за этого они были подвержены сильной качке на волне. Чтобы уменьшить стремительность качки, корабли по прибытии в Англию оборудовались стеллажами для хранения большого количества глубинных бомб на верхней палубе. Это несколько замедлило качку, но все же требовались только три секунды, чтобы корабль

перевалился с одного борта на другой. Такая качка утомляла и очень раздражала, так как ничего нельзя было оставить незакрепленным, и даже такая в нормальных условиях неподвижная вещь, как стиральная резинка, бесконечно подпрыгивала на штурманском столе и падала на палубу.

Основная слабость этих кораблей заключалась в несовершенстве их артиллерии. Я до сих пор не могу понять, где американцы отыскали короткоствольные 75-мм мушкетоны, которыми были вооружены эти корабли. Помнится, в шутку мы окрестили их слоновыми ружьями. Они выпускали один снаряд в минуту. Я подозреваю, что он целиком состоял из стали и не был начинен взрывчатым веществом. Единственный раз мы из злости открыли огонь из этих мушкетонов, но снаряды отскакивали от цели не взрываясь. Эскортные миноносцы, которые американцы предназначали для своего флота, были вооружены 127-мм пушками — оружием иного класса.

Но артиллерия почти не находила применения на Атлантике, и хорошие качества этих небольших кораблей перевешивали плохие. С прибытием их наши эскортные силы получили такое значительное подкрепление, что на последующем этапе войны стало возможным сформировать еще несколько поисково-ударных групп для ведения наступательных действий против немецких подводных лодок.

По прибытии в Ливерпуль в марте 1944 года я получил приказание оставить «Хесперус» и принять командование одним из новых фрегатов — «Бикертон». Я должен был сформировать соединение, которое впоследствии стало известно как 5-я эскортная группа. С отводом из Северной Атлантики большинства немецких подводных лодок после поражения их весной 1943 года эскортирование конвоев не представляло интереса. В этих условиях получение более или менее самостоятельного командования, обещавшего свободу действий, очень привлекало меня. Я надеялся, что мне удастся включить в новое соединение «Хесперус». Ведь я провел на нем три года войны, командовал им в течение всей норвежской операции и участвовал на нем в многочисленных и успешных боях при обороне конвоев.

«Хесперус» пронес меня через три зимы на Атлантике и ни разу не подвел. Те турбины, свидетелем первых испытаний которых я был в январе 1940 года на верфи Торникрофта, все еще работали с мягкостью швейной машины. Я знал на «Хесперус» каждую заклепку и каждый лист, и мне очень тяжело было расставаться с ним.

Мне разрешили взять с собой офицеров штаба Лильфа Стенли и Билла Ридли, который ради службы со мной

пожертвовал самостоятельной командной должностью. Но мне было очень тяжело покидать других членов нашей дружной компании.

К счастью, времени для сожалений не было. Оба корабля стояли борт о борт, и я, поспешно сдав «Хесперус» своему преемнику капитану 3 ранга Легассик из военно-морского резерва, вступил на борт фрегата «Бикертон» и немедленно вышел в Белфаст, где должна была формироваться моя новая группа.

5-я эскортная группа состояла из шести фрегатов. Три из них — «Бикертон», «Эйлмер» и «Блай» — были турбо-электрическими и давали ход в 24 узла. Остальные — «Кемпторн», «Ките» и «Гудсон» — были дизель-электрическими с 18-узловым ходом. Командиров кораблей я не знал, за исключением Джеки Купера, бывшего командира «Суитбрайэр».

В отличие от моего первого выхода на «Уокер», на этот раз мне дали время на отработку группы. Это было крайне необходимо, так как в состав группы входили новые корабли с командирами, привыкшими к крепким маленьким корветам типа «Флауэр» или к поворотливым эскортные миноносцам.

В скором времени эскортная группа вышла на учение в Ирландское море. Изучая свой новый корабль, я одновременно испытывал способности новых командиров. Как мне недоставало моей хорошо отработанной группы «Б-2», моего чудесного главного старшины сигнальщиков и его матросов! Нередко терпение изменяло мне.

Боюсь, что моя репутация командира, быстро расправляющегося с неспособными, перекочевала и в новую группу. К счастью, Билл и Лильф смогли разубедить в этом моих новых командиров. Вскоре мы привыкли друг к другу, и наша группа стала дружным коллективом. 21 апреля 1944 года мы вышли в первую операцию.

Нам приказали находиться в поддержке эскорта конвоя. Эта задача была легкой, так как атлантические конвои проходили теперь через Атлантику почти беспрепятственно. Дело в том, что немецкие лодки стали действовать в стороне от них в поисках более легких целей.

Однако этот поход оказался очень полезным для нашей еще неопытной группы. Он позволил нам познакомиться с качествами наших кораблей в условиях атлантического шторма, продолжавшегося в течение трех суток. Большая часть личного состава кораблей вряд ли до этого выходила в море, если не считать перехода кораблей ив США после постройки, во время которого экипажи только разбалтывались.

Конвою никто не угрожал, и нас послали на поиск в район, где, согласно донесениям, находилась немецкая лодка. То, что нас опять использовали для поиска, как в недобрые дни 1940 года, вызвало тревогу. Но перед вторжением в Нормандию почти все немецкие подводные лодки ушли из Атлантики, и увеличившиеся эскортные силы теперь оставались без дела. Поэтому участие в поиске стало для нас хорошей практикой, и мы были рады полученному заданию.

На следующий день мы получили новое приказание — присоединиться к эскортному авианосцу «Виндекс», который действовал совместно с 9-й эскортной группой. Я был уверен, что сочетание авианосной авиации с кораблями моей группы принесет свои плоды, если противник окажется поблизости. Однако вскоре нам пояснили, что наша задача заключается в основном в ведении поиска, правда, довольно бесцельного.

Через трое суток это занятие порядком надоело нам, и тот энтузиазм, с которым мы начали было действовать, стал быстро улетучиваться. Совершенно неожиданно картина резко изменилась. Мы получили задачу, выполнение которой обещало принести довольно ощутимые результаты.

У немцев было принято постоянно держать в центральной части Атлантики одну или несколько подводных лодок с единственной целью — передавать дважды в сутки сводку погоды. Эти сводки, естественно, были крайне необходимы при составлении долгосрочных прогнозов погоды. Так как эти подводные лодки играли пассивную роль и всплывали на время не большее, чем это требовалось для того, чтобы зарядить аккумуляторную батарею и передать сводку погоды, в нормальных условиях им почти не угрожала опасность обнаружения.

Предыдущая попытка уничтожить одну из этих лодок, предпринятая поисково-ударной группой, которая действовала без авианосца, окончилась неудачей. Предполагалось, что комбинация воздушного патрулирования и коротковолнового радиопеленгатора, получающего пеленги всякий раз, когда подводная лодка будет передавать сводку погоды, принесет хорошие результаты. Поэтому, когда мы получили приказание выйти в точку 52° северной широты и 30° западной долготы совместно с авианосцем «Виндекс», энтузиазм вновь вернулся к нам.

В это время 9-я эскортная группа оставила нас, поэтому половина моей группы — тихоходный дивизион кораблей с дизель-электрическими машинными установками — приняла на себя охранение авианосца, а я с остальными кораблями

продолжал действовать- самостоятельно, но во взаимодействии с «Виндекс», командир которого как старший из офицеров руководил боевыми действиями в целом.

Для Достижения успеха приходилось быть терпеливыми. Сначала мы должны были выйти в район позиции подводной лодки. В этом нам могло помочь Адмиралтейство, которое получало информацию от мощных береговых радиопеленгаторных станций.

Выйдя в район предполагаемой позиции лодки, мы должны были стараться перехватить ее передачу своими радиопеленгаторами и получить пеленг на нее. Затем, быстро выслав самолет в нужном направлении, добиться зрительного обнаружения нашей цели, которое даст возможность точно определить ее место. Такова была программа действий, которые мы рассчитывали предпринять, и если бы в моей радиопеленгаторной рубке по-прежнему находился Уокер, дело с немецкой подводной лодкой можно было бы считать решенным. Однако радисты, так же как и остальная часть команды, только что прошли обучение и не имели никакого опыта, поэтому понадобилось очень много времени, чтобы обнаружить лодку.

2 мая мы подходили к точке, сообщенной нам Адмиралтейством. Нам удалось запеленговать подводную лодку во время передачи ею утренней сводки погоды. Лодка находилась еще на некотором расстоянии от нас, поэтому, имея пеленг, мы не надеялись добиться большего, чем точно определить район, подлежащий обследованию. В связи с этим я ждал получения новой информации после перехвата вечерней передачи. Но когда наступило время приема, ни один из радиопеленгаторных расчетов на кораблях группы не сумел перехватить сигнала. Не лучше обстояли дела и в последующие двое суток.

Не перехватив работу лодки, мы не могли решить нашу задачу, так как лодка, свободная в своем маневрировании, всегда могла уклониться от поиска. Надо отдать должное противнику. Действия немецких подводных лодок говорили о том, что подводники знают о наших коротковолновых радиопеленгаторах и опасаются их. Из информационных материалов Адмиралтейства мы знали, что волна, на которой передавались метеорологические сводки, никогда не бывала подряд одной и той же, и это затрудняло решение нашей задачи.

Наконец, ранним утром 5 мая радиопеленгатором «Бикертон» удалось засечь радиопередачу немецкой лодки и определить, что она находится довольно близко от нас. Передав эту долгожданную информацию на «Виндекс», я повел 1-й дивизион в составе «Бикертон», «Эйлмер» и «Блай» на поиск подводной

лодки. Хотя нам не удалось установить контакт, район поиска значительно сузился.

Как мы узнали позже, ведя поиск, мы прошли на видимости лодки. Если этой ночью самолеты смогут подняться в воздух, они наверняка обнаружат противника Нам повезло — погода оставалась сносной. Кстати говоря, на «Виндекс» имели свое собственное мнение о том, какую погоду можно считать подходящей для полетов. Но, тем не менее, летчики держали самолеты в воздухе в самых ужасных условиях, притом с изумительным мастерством.

С наступлением темноты командир авианосца капитан 2 ранга Бейлисс спланировал маршруты полетов своих воздушных патрулей таким образом, чтобы перекрыть обследуемый район. Вскоре после полуночи один из самолетов обнаружил лодку, принудил ее погрузиться и обозначил точку погружения световой шашкой. Эта точка находилась всего в двенадцати милях от авианосца и значительно дальше от кораблей 1-го дивизиона. Поэтому для преследования лодки был выделен фрегат «Китс», а я тем временем с радостью развернул фрегаты «Бикертон», «Эйлмер» и «Блай», чтобы принять участие в погоне.

«Китс», прибыв к месту обнаружения подводной лодки, обозначенному самолетом, начал поиск. Но уже прошло около часа, и лодка могла успеть уйти в любом направлении. Однако тщательно спланированный поиск принес успех, и в 04.00 радиометрист с «Китс» доложил о контакте. Пройдя некоторое время по пеленгу цели, «Китс» ничего не обнаружил, но вскоре затем установил гидроакустический контакт и бросился в атаку.

К сожалению, командир лодки перехитрил командира фрегата, возможно, путем успешного использования имитационных патронов. Как и у всех остальных из нас, на «Китс» был «зеленый» расчет гидроакустиков, и после первой атаки они, по-видимому, или уцепились за подводную пузырьковую цель, или же после взрыва глубинных бомб потеряли контакт из-за возмущения воды.

Но этот урок пошел им на пользу, так как в конце войны «Китс» потопил две немецкие лодки.

Однако на этот раз подводной лодке удалось ускользнуть, и ее команда, ехидно посмеиваясь и прислушиваясь к отдаленным взрывам глубинных бомб, радовалась умелому уклонению. Но подводники торжествовали слишком рано. Успокоившись, оня даже не услыщали шума винтов, когда к ним приблизились корабли 1-го дивизиона. Когда мы находились от «Китс» примерно в трех милях, мы делали по 20 узлов — наивысшая скорость, при которой еще возможен гидроакустический поиск.

Вскоре был установлен отчетливый гидроакустический контакт. На таком ходу требовались быстрые действия.

Сначала корабль необходимо было развернуть носом на контакт, чтобы он представлял собой наименьшую мишень для возможной торпедной атаки. На этой стадии атаки еще трудно решить, кто атакует и кто уклоняется, и торпеды уже могут нестись под водой в расчете на попадание в корабль, если он будет идти прежним курсом.

В это время следует уменьшить ход не только для того, чтобы дать гидроакустику время разобраться в обстановке, определить курс и скорость хода лодки, передать на мостик необходимые данные для выхода в атаку, но также для того, чтобы уменьшить шумы винтов и не привлечь какую-нибудь акустическую торпеду, которая могла быть уже выпущена.

На совместно идущие корабли должны быть переданы сигналы о том, что мы вступили в контакт, и отдано приказание следовать нашим движениям. На то, чтобы сделать все это, потребовалось меньше времени, чем на этот рассказ, и «Бикертон» вскоре малым ходом пошел в направлении на контакт, по пути исследуя район. В это время команда корабля в напряженном ожидании стояла на боевых постах по боевой тревоге.

Гидроакустики действовали четко и уверенно, и доклады непрерывно поступали» на мостик.

«Контакт уверенный. Классифицируется как подводная лодка».

«Дистанция 1400 метров — наклонение увеличивается».

«Цель движется влево».

Билл Ридли, контролируя акустиков, весь поглощенный прослушиванием эхо, показал мне поднятый вверх большой палец, что означало обнаружение настоящего объекта.

Дистанция между нами и лодкой неуклонно сокращалась, и каждый раз, когда гидроакустик фиксировал эхо, на планшете отмечалось место лодки. Она шла постоянным курсом, передвигаясь самым малым ходом, и, казалось, не подозревала о нашем приближении, затем на дистанции 650 метров эхо затихли и скоро совсем исчезли. Билл быстро установил асдик так, чтобы просматривать большую часть горизонта на случай, если акустики допустят ошибку, но никакого контакта не последовало.

«Она уходит на глубину, сэр, я уверен в этом», — сказал он. Я чувствовал, что он прав. Вспомнив о трудностях, с которыми мы столкнулись в годы службы на «Хесперус» при уничтожении немецких лодок, державшихся на большой глубине, я решил применить метод атаки подкрадыванием. Этот метод был создан в связи с тем, что при умелом управлении подводная лодка может

уклониться от атаки обычными глубинными бомбами. Нарастающий шум винтов атакующего корабля нетрудно было прослушать, и подводная лодка, изменив курс в нужный момент, могла отойти на безопасную дистанцию от места сбрасывания бомб. Дело в том, что на атакующем корабле контакт с подводной лодкой, находящейся на большой глубине, теряется на дистанции 600 — 700 метров, и с этого момента любое изменение курса подводной лодки остается незамеченным. Кроме того, время, затрачиваемое глубинными бомбами на погружение, при атаке лодки, которая находится на большой глубине, достаточно велико для того, чтобы подводная лодка успела отойти.

Метод атаки подкрадыванием основан на той особенности, что в гидрофонах немецкой лодки шумы ее собственных винтов маскируют шумы корабля, который постепенно сближается с ней, идя ей точно в кильватер. Поэтому один из кораблей обычно устанавливает контакт, держась приблизительно в 1000 метрах за кормой немецкой лодки, и после этого выводит другой корабль в кильватер подводной лодке для сближения с ней таким малым ходом, который был бы достаточен лишь для того, чтобы догнать ее. Затем, как только атакующий корабль окажется над ничего не подозревающей лодкой, по команде с управляющего корабля сбрасываются двадцать шесть глубинных бомб, поставленных на максимальную глубину, чтобы они взорвались точно около цели.

Моя группа в свое время отрабатывала этот маневр, и теперь, увеличив дистанцию, чтобы снова получить уверенный контакт, я подозвал «Блай» и поручил ему сыграть роль атакующего корабля.

Идя самым малым ходом и управляясь по моим командам, передаваемым по радиотелефону, «Блай» прошел мимо нас и вступил в кильватер лодке. Напряжение возросло до предела, когда дистанция до «Блай», измерявшаяся с моего мостика переносным дальномером, постепенно стала приближаться к величине дистанции, указываемой гидролокатором. В волнении обхватив нактоуз, я слушал, как Стенли считывал с дальномера дистанции до «Блай», а гидроакустики монотонно докладывали дистанции до подводной лодки. Но вот обе дистанции совпали, и я передал Куперу команду «Товсь».

Я должен был пропустить «Блай» немного дальше цели, чтобы ввести поправку на время погружения глубинных бомб на назначенную глубину. Дистанция до него увеличивалась раздражающе медленно. 10 метров, 20 метров впереди подводной лодки, и вдруг на 45 метрах нужный момент наступил. Горло у меня пересохло от возбуждения, и мне удалось только прохрипеть команду «Огонь!» Старшина сигнальщиков отрепетовал команду

по радиотелефону громко и отчетливо, и я увидел, как с кормы «Блай» в воду шлепнулась первая глубинная бомба. Ей пришлось пройти долгий путь при погружении, прежде чем она взорвалась, и, до того как сотрясение от первого взрыва глухо пронеслось по всему кораблю, из серии в двадцать шесть глубинных бомб было сброшено около шести бомб.

Мы наблюдали, как бомбы одна за другой с плеском падали в воду за кормой «Блай». Вдруг мы заметили, что одна из бомб преждевременно взорвалась на очень малой глубине. Клуб дыма вылетел из трубы «Блай», и можно было видеть, как его подхлестнуло волной, образовавшейся вследствие взрыва, который произошел под кормой. Поднявшийся высокий столб воды с грохотом обрушился на ют. Но расчет бомбометания с точностью механизма продолжал сбрасывать оставшиеся глубинные бомбы.

На немецкой подводной лодке, которая находилась на глубине более 100 метров, все было спокойно, и команда не имела ни малейшего представления о приближавшейся смертельной опасности. Первая бомба разорвалась со страшной силой вблизи лодки, погрузив ее в полную темноту. Следовавшие один за другим взрывы привели команду в смятение. В корпусе лодки появились трещины, сквозь которые внутрь качала поступать вода. «На поверхность любой ценой!» — таково было желание отчаявшегося командира лодки. В спешке было отдано приказание подать воздух высокого давления в балластные цистерны, и лодка начала стремительно всплывать, несмотря на то, что град бомб, взрывавшихся вокруг нее, наносил ей все большие повреждения.

Когда замер гул от взрыва последней бомбы, с мостика «Бикертон» я увидел каскад пены и брызг, поднятый подводной лодкой, выброшенной на поверхность.

В те несколько мгновений, когда лодка показалась на поверхности, можно было различить искореженные листы ограждения рубки — доказательство того, что по меньшей мере одна глубинная бомба попала прямо в цель. В тот момент, когда «Бикертон» подошел ближе, чтобы нанести последний удар, с воздуха на подводную лодку с ревом спикировал «Суордфиш» с «Виндекс». Он сбросил две противолодочные бомбы, которые упали точно у бортов лодки. Столбы воды осели, и лодка ушла под воду с дифферентом на корму. Когда «Бикертон» подошел к месту потопления, по всему кораблю были слышны взрывы внутри корпуса лодки, которая находилась на большой глубине. Я понял, что все кончилось. Очень немного людей осталось на воде. Все они были подобраны и взяты в плен.

Конечно, все были в восторге, особенно я, так как опять, как и во время моего первого похода на «Уокер», новая группа «пустила противнику кровь» при первом же выходе в море.

Нам очень повезло в этой операции. Помню, как на радостях я поднял сигнал группе, что впредь она будет называться «Боевая Пятая». Эта операция была разыграна, как по нотам. Она представляла собой то, что позднее стало известно под заимствованным из американской фразеологии термином «поисково-ударная операция». Отыскать немецкую подводную лодку в просторах Атлантики и, используя коротковолновый радиопеленгатор, авиационную разведку и гидроакустический поиск, атаковать я уничтожить ее — этого еще никто не делал. Поэтому «Виндекс» и 5-я эскортная группа могли гордиться своей победой.

Вскоре от спасшихся с «U-765», среди которых был и ее командир, мы узнали историю этой немецкой подводной лодки. Как мы и предполагали, лодка успешно уклонилась от первой атаки «Китс», не получив никаких повреждений. Лишь взрыв глубинных бомб, сброшенных с «Блай», создал для лодки очень серьезную угрозу.

К нашему удивлению, немецкие подводники не слышали, как подошли корабли 1-го дивизиона, хотя они делали по 20 узлов. Наше «подкрадывание» было успешным, так как ничто не предупредило лодку о надвигающейся атаке.

Когда все успокоилось, я приказал привести командира «U-765» в мою каюту.

Было очевидно, что мы очень своевременно довели нашу охоту до успешного конца, так как, несмотря на гибель «U-765», метеосводки, к нашему изумлению, начали опять передаваться почти без перерыва. От пленных мы узнали, что пребывание «U-765» на позиции подходило к концу и что смена должна была прибыть в день потопления лодки. Мы намеревались успешно атаковать и вторую лодку. Однако на следующий день наступило затишье в связи с тем, что с запада надвигался шторм. Вплоть до 8 мая мы так и не смогли вновь применить нашу излюбленную тактику при преследовании нового пришельца.

Мы снова пошли по пеленгу, полученному радиопеленгованием. На этот раз условия для работы гидролокатора были необычно плохими — частично из-за сильного волнения, которое еще не улеглось, но главным образом из-за того, что мы оказались в водах, кишевших косяками рыб и дельфинами. Так или иначе асдик давал эхо почти в любом направлении, и попытки классифицировать их и отбросить те, которые мы считали исходящими от косяков рыбы, оканчивались

неудачей.

К концу дня «Эйлмер» донес, что он вступил в контакт с чем-то более плотным, чем косяк рыб. Он зашел на цель и атаковал ее, но затем не смог отыскать ее снова из-за неблагоприятных условий для работы гидроакустики. Я повел к нему на помощь «Бикертон» и «Блай». «Бикертон» в результате тщательного поиска установил контакт, по-видимому, с тем же самым объектом.

Из докладов гидроакустика следовало, что мы находились над подводной лодкой, идущей на большой глубине и постоянным курсом. Нам снова подвернулся случай повторить атаку подкрадыванием, и я еще раз стал наводить «Блай», пока он не очутился за кормой у ничего не подозревавшей немецкой подводной лодки. Вскоре «Блай» начал постепенно нагонять ее. Все шло хорошо. Подводная лодка делала около четырех узлов, и если бы «Блай» снизил скорость до пяти узлов, чтобы избежать прослушивания лодкой шума его винтов и не спугнуть ее, погоня бы затянулась.

На большом волнении Купер испытывал затруднения в удержании корабля точно на курсе на таком малом ходу, поэтому он предложил увеличить скорость на два узла.

Мне хотелось как можно скорее услышать взрывы глубинных бомб. Я боялся, как бы командир лодки не заметил, что мы «наступаем ему на хвост», и поэтому сделал то, чего следовало бы избежать, — разрешил увеличить скорость.

В результате этого мы допустили двойную ошибку. Дополнительное перемешивание воды, произведенное винтами «Блай», который увеличил количество оборотов, замаскировало цель, и асдик перестал быть эффективным. Это привело к временной потере контакта. Для восстановления его мне пришлось отвести «Бикертон» в сторону, чтобы дать асдику свободный «обзор». В тот момент, когда было отдано приказание начать бомбометание, команда немецкой подводной лодки поняла, что ей угрожает опасность. По мере нанесения на планшет определенных с помощью гидролокатора пеленгов и дистанций до подводной лодки нам становилось ясно, что лодка резко изменила курс. Этот маневр вывел лодку за пределы радиуса поражения глубинными бомбами (он был менее 10 метров), которое в это время уже погружались. Я был зол на самого себя за эту ошибку в оценке обстановки. Она произошла из-за моей горячности. Огромные пузыри воздуха, поднявшиеся на поверхности приблизительно в том месте, где, по нашим расчетам, должна была находиться немецкая лодка, придали нам бодрости. По ним мы и вышли на глазок в следующую атаку. Нам казалось, что, несмотря на ошибку, корпус немецкой подводной

лодки пробит. В этом мы окончательно убедились, когда впоследствии не смогли восстановить с ней контакт, несмотря на тщательный поиск. Однако наши надежды рухнули, когда на следующее утро мы перехватили обычную сводку погоды.

Я так и не узнал, каково было происхождение этих пузырей. Возможно, они вырвались из балластных цистерн немецкой подводной лодки, когда их дополнительно заполняли, чтобы погрузиться на еще большую глубину.

К этому времени топливо на моих кораблях подходило к концу, и так как «Виндекс» не мог поделиться своими запасами, нам пора было возвращаться в базу. Было очень приятно в первый же поход записать на свой боевой счет потопленную немецкую подводную лодку. Но я все еще не мог простить себе, что потерял терпение, которое так необходимо при охоте на подводную лодку, находящуюся на глубине.

По прибытии в Белфаст командиру немецкой лодки приказали приготовиться к высадке.

Глава 13.
Последняя победа

В запланированной крупной операции по вторжению в Европу, морская часть которой получила название «операция Нептун», участие эскортных сил Западных подходов не предусматривалось. Тем не менее они должны были патрулировать в районе о. Ушант, находящегося в проливе Ла-Манш. Предполагалось, что через этот район из французских атлантических портов пройдут немецкие подводные лодки для действий против десантных кораблей и кораблей артиллерийской поддержки. Сначала нам приказали собраться в бухте Мульфре на побережье Северного Уэлса, где мы должны были ждать кодированного сигнала о начале «операции Нептун». Прибыв туда, 5-я эскортная группа стала на якоря, В течение дня к ней присоединились другие группы, и вскоре там собрались довольно внушительные силы.

Все мы волновались, не зная, что нас может ожидать. Мы предполагали, что немецкие подводные лодки сделают все возможное, чтобы прорваться через наши патрули и сблизиться с такой огромной мишенью, как флот вторжения. Нам также было известно, что немцы выводят в море подводные лодки новой XXI серии, снабженные «шноркелем» и способные развивать очень большую скорость хода под водой.

«Шноркель» или «снорт», как он стал у нас называться, представлял собой приспособление, которое давало немецким подводным лодкам возможность работать дизелями в подводном положении. При работе дизелям требуется большое количество воздуха, поэтому, если притока воздуха из атмосферы нет, использовать их нельзя. «Шноркель» позволял создать такой приток с помощью трубы, которую можно было поднять над поверхностью воды, тогда как сама подводная лодка оставалась под водой.

С помощью этого приспособления немецкие подводные лодки могли преодолеть свой основной недостаток при ведении боевых действий: необходимость всплывать на поверхность на значительное время для зарядки аккумуляторной батареи, которая дает да энергию для движения в подводном положении. До сих пор во время зарядки батареи подводную лодку мог застигнуть врасплох и атаковать самолет, если она не успевала погрузиться. В любом случае при обнаружении подводной лодки ее место, обозначенное тем или иным способом, могло быть

сообщено противолодочному кораблю, который получал возможность начать уверенный поиск в точно обозначенном районе.

Теперь же, когда на видимости оставался только кончик «снорта», обнаружение подводной лодки самолетом или радиолокатором корабля было почти исключено.

Для выслеживания новых подводных лодок теперь потребовалось бы предельное напряжение сил. Вооруженные акустическими самонаводящимися торпедами, эти лодки были способны наносить своим преследователям тяжелые удары. Поэтому, когда мы прибыли в назначенный нам район патрулирования и никого не обнаружили, мы разочаровались. Другие группы испытывали точно такие же чувства. Вскоре мы поняли, что немцы не планировали в этом районе активизации действий.

В первый же день нашего прибытия в этот район к нам присоединился «Морн», на котором я однажды, эскортируя транспорты, совершил переход через Атлантику. На его мостике в качестве старшины сигнальщиков находился Скелтон, который, служа со мной на «Хесперус», был повышен из сигнальщиков в старшины сигнальщиков. Но на «Хесперус» для него не было вакансии, соответствующей его новому званию, поэтому мне пришлось отпустить его на корабль, где он мог бы возглавить отделение сигнальщиков. Я был очень рад, что к моим силам прибавился «Морн» — активный участник битвы за Атлантику.

Каждой эскортной группе был отведен район патрулирования площадью около пятидесяти квадратных миль, который она и прочесывала своими асдиками, рассредоточив корабли в строю фронта на дистанцию полторы мили друг от друга. Противник не противодействовал нам, и это скоро сделало наше патрулирование малоинтересным. В то же время бесчисленные косяки рыбы делали поиск асдиком бесполезным. Каждый косяк рыбы обычно давал эхо, которое очень часто было похоже на эхо от подводной лодки. Все эти сигналы приходилось проверять, наносить на планшет и классифицировать. Многие из отраженных сигналов были так обманчивы, что, основываясь на них, мы сбрасывали глубинные бомбы, и только когда оглушенная взрывами бомб рыба появлялась на поверхности, становилось ясно, что это была очередная ложная тревога.

Время от времени мы заходили в Плимут за продуктами и топливом. На этой базе нас встречали не особенно гостеприимно. Наши заявки на судоремонтные работы удовлетворялись с явным недовольством.

К счастью, когда возникала необходимость возвращаться в

базу для приема топлива, нам через раз разрешали идти в наш порт приписки — Белфаст, где нас встречали люди, говорившие «на нашем языке».

Так как время шло, а немецкие подводные лодки оставались пассивными, наши линии патрулирования были оттянуты в глубь пролива. Вскоре после этого мы имели первую встречу с одной из новых немецких подводных лодок.

С первыми проблесками утра 15 июня 1944 года, обещавшего хорошую погоду, нам доложили о полоске дыма над поверхностью воды в нескольких милях впереди наших кораблей. Вскоре нам стало ясно, что мы впервые видим подводную лодку, использующую «шноркель» и не подозревающую, что выхлоп отработанных газов ее дизелей конденсируется, оставляя за собой след.

Группу быстро перестроили таким образом, чтобы она могла прочесать обширный район последнего обнаружения дыма. Я боялся, как бы спокойное море и жаркое солнце не создали помех работе гидролокатора.

Когда мы приближались к противнику, мне пришла в голову мысль о возможности контратаки со стороны немецкой подводной лодки акустическими торпедами. Передо мной стояла альтернатива: приказать всем кораблям поставить генераторы шумов, буксируемые за кормой, чтобы отвести акустические торпеды в сторону от корабля, или же уменьшить скорость до семи или менее узлов. Считалось, что на этой скорости шумы винтов недостаточно велики, чтобы заставить сработать самонаводящиеся приспособления торпеды.

Шумы, создаваемые этими генераторами, сильно снижали эффективность работы асдика, так как заглушали все более слабые звуки. Я не мог позволить себе упустить возможность поддерживать контакт с подводной лодкой ради дополнительной безопасности, которую представляла установка генераторов. Поэтому я приказал дать скорость хода 7 узлов.

Через некоторое время мы должны были уже находиться на дистанции гидроакустического контакта с немецкой подводной лодкой. Напряжение на мостике возросло. Вскоре с «Морн», который находился слева в миле от нас, был принят короткий сигнал: «Вступил в контакт. Атакую». Почти одновременно раздался взрыв чудовищной силы. «Морн» буквально развалился на части. Через несколько секунд от него ничего не осталось, кроме нескольких плавающих обломков.

Все, кто находился на мостике «Бикертон», пришли в ужас. Они сразу же подумали о своих друзьях с «Морн». Но время не ждало. Необходимо было принять срочные меры, так как,

продолжая идти прежним курсом, корабль мог попасть под удар остальных торпед залпа подводной лодки. Выйдя из опасного района, мы должны были возвратиться с другого направления и уничтожить лодку. Тотчас же кораблям были переданы соответствующие сигналы. Ведя поиск, мы прошли мимо обломков «Морн» и увидели спасшихся людей, которые цеплялись за них. В этот момент было бы сумасшествием застопорить ход, чтобы подобрать людей. Каждый корабль явился бы тогда неподвижной целью. Нам пришлось подавить в себе жалость.

В течение нескольких часов мы вели поиск лодки, но асдик не улавливал эха. Вскоре «Эйлмер» подобрал спасшихся с «Морн» и доставил их в Плимут. Что же касается подводной лодки, то мы так и не отыскали ее следов.

Я знал, что теплая спокойная вода затрудняет работу гидроакустической установки, но, тем не менее, очень сожалел, что нам так и не удалось отомстить противнику за гибель «Морн». Позже у спасшихся мы узнали, что «Морн» стал жертвой акустической торпеды. Команда «Морн» видела ее, когда она медленно проходила вдоль борта корабля, а затем неожиданно повернула и ударила его в борт в районе носового артиллерийского погреба. В этой истории особенно досадным было то, что группа шла ходом, при котором наводящее устройство акустических торпед не срабатывало. Однако как раз в тот момент, когда торпеда, не нащупав корабля, уже проходила мимо, Холланд установил контакт и начал увеличивать ход для выхода в атаку. Усилившийся шум винтов, вызванный тем, что корабль увеличил скорость, вероятно, и привлек торпеду.

Эта трагедия заставила меня понять, почему усовершенствованные немецкие подводные лодки позволяли противнику уравнивать шансы между охотником и дичью. Пока не существует эффективного средства противодействия акустической торпеде, даже искусно управляемый корабль не имеет преимуществ перед подводной лодкой. В следующий выход нам приказали занять район между полуостровом, на котором расположен Шербур, и Портлендом. У нас появилась надежда, что со сменой района удача вернется к. нам. И действительно, вскоре нам представился случай отомстить за «Морн».

К этому времени немецкие лодки, наконец, начали проявлять некоторую активность. Они стали появляться в проливе, так как пытались прорваться к флоту вторжения. Добиться этого им не удалось. Две ив них были потоплены: одна у Лизарда эскортной группой Ренни Милка, а другая — группой под командованием Гуиннера. Мы чувствовали, что через некоторое время должны будем заняться серьезным делом. И вскоре такая возможность

нам представилась. Однако на первом этапе это не было результатом непосредственного столкновения с противником.

Гидролокатор обнаруживал огромное количество целей, каждую из которых приходилось внимательно исследовать. Следовало в каждом случае определять, была ли это подводная лодка, лежащая на грунте, или затонувший корабль, или остроконечная скала, торчащая со дна моря.

Более тысячи лет пролив Ла-Манш является большой морской дорогой. С течением времени здесь потонули сотни судов — в результате непогоды, навигационных аварий или встречи с противником. Когда корабль проходил над этими судами, асдик отмечал каждое из них характерным эхо, которое заставляло меня бросаться из каюты на мостик.

Если опытный гидроакустик имеет время для классификации эха, он может с достаточной степенью достоверности отличить ложный контакт от движущейся подводной лодки. Но в мелководных районах подводная лодка иногда может лечь на грунт. В таких случаях ее можно спутать с корпусом затонувшего корабля, поскольку гидроакустическая аппаратура позволяет установить лишь факт нахождения объекта на грунте.

Специальная гидроакустическая аппаратура, которая могла графически изображать форму объекта, отражавшего посылку, в то время находилась еще в экспериментальной стадии, и наши корабли не были снабжены ею. Иногда при прохождении над объектом очертания его формы удавалось получить путем записи глубин на рекордере эхолота. Но было очень трудно пройти точно над объектом, когда корабль находился на сильном течении, которое характерно для пролива Ла-Манш.

Некоторое представление о размерах объекта может дать дуговая величина угла, в пределах которого принимается эхо, так как по углу и дистанции путем простого тригонометрического расчета можно определить длину объекта. Если объект слишком велик и по своим размерам не может быть подводной лодкой, на него не следует обращать внимания. Необходимо только сделать отметку на карте, чтобы запомнить его место.

Но вначале одну и ту же цель все равно исследовали много раз, так как точность определения места в этих водах вне видимости береговых ориентиров была возможна лишь в пределах сотен метров. Между тем, чтобы не сомневаться, что полученный контакт установлен с уже известным подводным объектом, точность кораблевождения должна быть в пределах нескольких метров. В скором времени мы получили морской вариант радионавигационного прибора, предназначенного для авиации, известного под названием «Джи», который позволял

определять место с необходимой точностью. С этого времени количество атакованных ложных целей или контактов, на исследование которых попусту тратилось время, сильно сократилось.

Но даже после этого редко бывало, чтобы в течение суток хотя бы один час прошел без необходимости застопорить ход, исследовать контакт и произвести атаку по ложной цели из-за возникших сомнений. Иногда приходилось ждать, пока другой поисковый корабль проделает точно такую же процедуру. Некоторые затонувшие суда, по-видимому, подвергались атаке сотнями глубинных бомб, и нередко после атаки» на поверхности воды плавали обломки или мазут, говорившие о том, что «лебедь», которого мы надеялись поймать, был всего-навсего «гусем»:

Помимо расстройства, которое вызывали подобные случаи, непрерывные вызовы на мостик днем и ночью сильно изматывали командиров кораблей и офицеров противолодочной обороны. Однако у нас были и «развлечения». Южная оконечность одного из районов патрулирования примыкала к берегу о. Олдерней, на котором долгое время после освобождения большей части Франции находился немецкий гарнизон, обслуживавший не сколько дальнобойных тяжелых орудий. Мы не имели времени очистить остров от немцев, и каждый раз, когда мы приближались к нему, дальнобойные орудия открывали огонь по одному из патрульных кораблей.

Говорил», что немецкие артиллеристы могут определять дистанцию до нас с помощью аппаратуры, которая реагирует на тепло, излучаемое корабельными трубами. Трудно сказать, было ли так на самом деле, но, тем не менее, огонь немцев отличался меткостью, и если бы они могли давать залпы из нескольких орудий одновременно, они наверняка поразили бы нас. Но возможности попадания из одиночного орудия в движущийся корабль были незначительными, и мы не особенно тревожились, хотя и не задерживались в секторе огня.

Однажды на палубу «Бикертон» сел почтовый голубь, и когда мы увидели, что к нему прикреплено сообщение от французского движения Сопротивления, содержащее подробные сведения о расположении немецкого штаба и просьбу нанести по нему удар с воздуха, мы почувствовали себя участниками настоящей «шпионской» истории. Один из кораблей нашей группы тотчас же был отправлен полным ходом в Портленд с этим сообщением, но я никогда не слышал, был ли нанесен удар по немецкому штабу.

Но самым интересным был, по-видимому, следующий случай. Однажды в районе, свободном от надводных кораблей, в условиях

густого тумана «Китс» установил радиолокационный контакт и начал преследование. По радиотелефону мы получали подробный отчет об охоте, закончившийся криком «Вижу подводную лодку!», за которым почти немедленно последовала поправка, говорившая о том, что цель оказалась десантным ботом.

Этим десантным ботом командовал очень молодой офицер, который заблудился в тумане. По-видимому, он не имел карт. «Китс» дал ему курс к месту назначения, и он отправился в путь. Что же касается командира «Китс», то он был страшно расстроен. В дальнейшем «Китс» предстояло сыграть главную роль в потоплении двух немецких подводных лодок.

Как я уже сказал, постоянные «фальшивые тревоги и контакты» сильно изматывали нас. Это привело к тому, что мы стали менее тщательно исследовать контакты, предполагая, что все они ложные, и однажды из-за этой привычки мы чуть было не упустили противника.

Ночью 25 июня после исследования контакта, который и на этот раз был получен от затонувшего судна, «Бикертон» полным ходом пошел на соединение со своей группой, продолжавшей патрулирование.

Даже находясь в своей каюте под ходовым мостиком, я не переставал слышать посылки асдика. И теперь я слышал, как началась процедура исследования контакта. Я приказал своему старшему помощнику подняться на мостик. Эхо было очень громкое, слишком громкое, чтобы принадлежать подводной лодке. Я оказал об этом Биллу, когда он докладывал мне о сигнале по переговорной трубе.

Мне, конечно, следовало самому немедленно подняться на мостик, изучить обстановку и прислушаться к характеру эха. Однако усталость давала себя знать. К тому же я почти не сомневался, что это опять было затонувшее судно. Хорошо, что верный Билл находился на посту. По его мнению, мы не должны были пренебрегать целью, которая находилась в секторе обзора асдика. Вскоре я поднялся на мостик.

«Мы только что прошли над целью, — сказал мне Билл. — С минуты на минуту мы должны обнаружить ее по корме». В это время можно было услышать эхо на нашу гидролокационную посылку. Дистанцию и пеленг быстро нанесли на планшет, и сразу стало ясно, что цель значительно продвинулась с момента нанесения на планшет последних данных. Я перестал сомневаться. Это наверняка была немецкая подводная лодка.

Я быстро развернул корабль на обратный курс и объявил боевую тревогу. Теперь надо было осторожно подойти к цели. В мелководном Ла-Манше подводная лодка не могла уйти на

большую глубину. Взрыватели глубинных бомб были установлены на малую глубину взрыва. У меня мелькнула мысль, что подводная лодка может выпустить акустическую торпеду. Времени на включение генератора шумов не было. Поэтому я решил сблизиться с лодкой и нанести ей удар прежде, чем подводники поймут, что происходит.

Дистанция между кораблем и лодкой сокращалась. Контакт оставался уверенным. Вскоре наступил момент нанесения удара. Дав машинным телеграфом команду увеличить ход до 20 узлов, я направил «Бикертон» в точку бомбометания. Когда мы пересекли курс лодки, Ридли, находившийся в гидроакустической рубке, прокричал: «Первая, огонь! Вторая, огонь! Третья, огонь!». Глубинные бомбы были сброшены с таким расчетом, чтобы цель оказалась в центре площади бомбометания. Взрывы потрясли корабль от киля до клотика. Немецкая лодка всплыла и осталась на месте без хода.

«Разрешите открыть огонь, сэр?» — закричал офицер-артиллерист,

«Дайте им жару», — ответил я.

Пока мы маневрировали, чтобы нанести последний удар, в ночной темноте засверкали трассы 20-мм снарядов, вспышки выстрелов 75-мм пушек и лучи прожекторов. Наши 75-мм «слоновые орудия», как мы их называли, оправдали наше недоверие к ним — их снаряды отскакивали от корпуса подводной лодки не взрываясь. Вскоре команда лодки начала покидать ее. Стрельба прекратилась. Почти одновременно нос подводной лодки поднялся вверх, и она ушла на дно с большим дифферентом на корму. «U-269» присоединилась к мириадам судов, усеивающих дно Ла-Манша.

Весь бой занял меньше десяти минут, но они были настолько насыщены событиями, что когда все успокоилось и пушки замолчали, я чувствовал себя так, будто пробежал одну милю на соревнованиях по бегу. «Эта лодка целиком ваша, Билл, — кричал я. — Ваша и ваших гидроакустиков. Замечательно сработано. Лодка потоплена в рекордно короткое время».

«Благодарю вас, — ответил Билл. — Это в отместку за «Морн».

Затем мы начали подбирать спасшихся немцев. Это отняло у нас довольно много времени. Инженер-механик, очевидно, ушел на дно вместе с лодкой, проверяя, открыты ли кингстоны (он боялся, что лодка останется на плаву и будет захвачена нами), а несколько человек из команды погибли от нашего артиллерийского огня. Остальные плавали на поверхности. Мы опустили для них сетки и сбросили спасательные плоты.

Особенно трудно было втаскивать на борт раненых. Один или двое из них, несмотря на усилия доктора флотилии, вскоре умерли.

Допрос офицеров дал ответ на вопрос, который поставил нас в тупик: почему немецкая лодка вела себя таким образом, что оказалась столь легкой целью. По-видимому, лежа на грунте, немцы слышали, как группа кораблей прошла над ними. Когда, по их наблюдениям, над ними прошли другие группы, они решили всплыть в надводное положение или на «шноркельную» глубину за глотком свежего воздуха.

Приближающийся шум винтов «Бикертон» утонул в шуме винтов остальных кораблей группы, и когда немцы сообразили, что мы атакуем их, было слишком поздно. Глубинные бомбы причинили лодке такие страшные разрушения, что команде ничего не оставалось делать, как всплыть и покинуть ее.

В мое отсутствие с кораблем флотилии «Гудсон» случилось несчастье. Во время патрулирования в отведенном ему районе «Гудсон», ведя поиск немецких лодок, неожиданно задрожал от сильного взрыва за кормой. Все незакрепленные предметы, находившиеся на юте, взлетели в воздух. Тяжелые электрические соединительные коробки, вентиляторы, разбиваясь, падали на палубу или в воду, рядом с кораблем. Взрывом «Гудсон» сначала положило на левый борт, а затем он потерял ход и накренился на правый борт. «Гудсон» стал жертвой акустической торпеды.

Остальные корабли группы начали вести лихорадочные поиски вокруг «Гудсон», пытаясь своими гидролокаторами обнаружить немецкую подводную лодку. В один из моментов был замечен перископ, но, несмотря на это, поиски не увенчались успехом.

Тем временем вода на «Гудсон» поступала так быстро, что с ней не могли справиться водоотливные средства, и с каждой минутой крен становился все больше. В борту корабля, в днище, а также в переборках кормовых отсеков имелись большие пробоины, которые необходимо было немедленно заделать, если команда хотела спасти корабль.

Вызвали двух добровольцев. Они должны были нырнуть в грязную, покрытую нефтью воду, взяв с собой деревянные пробки, мешки и парусину. Матросы ныряли несколько раз подряд и так хорошо выполнили данное им задание, что насосы, наконец, начали справляться с притоком воды.

Тогда фрегату «Блай» было приказано взять «Гудсон» на буксир. Хладнокровный и решительный командир «Блай», несмотря на суматоху, великолепно сманеврировал своим кораблем, и через очень короткое время оба корабля

благополучно прибыли в Портленд.

Глава 14.
«Попался, который кусался»

Наша служба на юге подходила к концу. Возвратившись в июле в Белфаст, мы получили приказ выйти в Скапа-Флоу, чтобы присоединиться к флоту метрополии на период операции в арктических водах. Этого назначения я всегда смертельно боялся по двум причинам.

Во-первых, зимой 1941 года командование флота метрополии уже пыталось забрать меня в свои лапы, и я знал, каким неинтересным является это назначение. Мы должны были охранять крупные корабли, обычно идущие слишком большим ходом для моих 18-узловых кораблей или даже для моего собственного 24-узлового корабля. Поэтому наша помощь вряд ли могла быть эффективной. Кроме того, при таком соотношении скоростей наша служба заключалась бы в основном в непрерывном движении на полных ходах с целью удержать свое место в охранении. Помимо всего этого, наши небольшие корабли на таком ходу не смогли бы выдержать удары волн, подобно авианосцам и крейсерам, которые мы должны были охранять. Поэтому как только бы засвежело, мы начали бы получать поломки и вынуждены были бы просить об уменьшении скорости.

Во-вторых, я знал, что из-за резких изменений температуры воды на различных глубинах воды Арктики в течение долгих периодов бывают наихудшим проводником акустических импульсов асдика. А без асдика эти специализированные противолодочные фрегаты фактически оказывались беспомощными.

Когда я получил этот приказ, меня охватили мрачные предчувствия. Дальнейшие события показали, что они оказались верными.

Но выхода не было, и в начале августа мы вышли в море. Я избрал красивейший из всех маршрутов — вдоль западного побережья Шотландии по проливам Джура и Малл, вокруг о. Скай и по проливам Малый и Северный Минч. Погода стояла великолепная. Поднимаясь к северу, мы изо всех сил старались поддержать репутацию эскортных сил Западных подходов.

По прибытии в Скапа-Флоу мы прошли сквозь линии эскадренных миноносцев флота метрополии, болтавшихся на своих бочках в проливе Гатта. Их внешний вид привел меня в ужас — они были страшно грязными. Эти эскадренные миноносцы плавали в море, вероятно, меньше большинства

кораблей эскортных сил Западных подходов, и, казалось, не было оправдания их ужасному состоянию. Лишь отчаянная скука, бездеятельность при выходах в море для выполнения однообразных обязанностей и стоянка в гавани с ее надоевшим окружением могли быть причиной этого. Проходя по линии, мы увидели один щеголеватый корабль, но он был под иностранным флагом.

Приняв топливо и ошвартовавшись, мы узнали на штабном корабле, что операция, в которой мы должны были принять участие, начнется не раньше чем через неделю. Боясь, как бы моя отлично отработанная флотилия не разболталась под влиянием лени и скуки, всегда имеющих место в бездействующем флоте, я организовал гребные и парусные соревнования. Это довольно странное для военного времени занятие пользовалось большим успехом, особенно потому, что мой корабль занял одно из последних мест.

Предстоящая операция имела двоякое назначение. По линейному кораблю «Тирпиц», который стоял в Тромсе, намечалось нанести воздушный удар с участием большого количества самолетов с авианосцев. В это время конвой, направлявшийся в Россию, должен был огибать мыс Нордкап. Согласно замыслу операции эти одновременные действия должны были потребовать от немцев слишком большого напряжения сил и помешать им оказать эффективное противодействие сразу на двух направлениях.

Я надеялся, что мою группу выделят для присоединения к эскорту конвоя, так как только для охранения я были пригодны наши корабли. Но этого не случилось.

Нам приказали находиться в охранении эскадры, состоявшей из крейсера «Кент» и эскортных авианосцев «Набоб» и «Трампетир». 18 августа мы вышли в море.

По прибытии в район, из которого самолеты должны были подняться в воздух, силы флота начали маневрировать, поворачивая время от времени на ветер, чтобы поднять в воздух или принять самолеты.

При каждой перемене курса на обратный наши сравнительно тихоходные корабли должны были давать самый полный ход, чтобы занять свои места впереди по курсу и на носовых курсовых углах больших кораблей, которые легли на новый курс. Казалось, этому захватывающему дух маневрированию никогда не придет конец. Конечно, корпуса наших кораблей до некоторой степени служили препятствием для немецких лодок, поэтому кое-какую пользу мы все же приносили.

Флот держался в этом небольшом районе в течение двух

суток, и меня удивляло, что немецкие подводные лодки, о которых было известно, что они, довольно часто появляются в этом районе, не пытались атаковать нас. Подошло время отойти на запад в точку встречи с танкерами для приема топлива, чтобы затем возобновить атаки авиации, а признаков реакции противника все еще не было. Корабли моей группы шли впереди эскадры и на траверзах в качестве завесы охранения. Море было спокойно. Свинцовая угрюмая масса равномерно колыхалась под серым небом. Пробное обнаружение асдиком надводных целей свидетельствовало о том, что условия поиска подводных лодок будут плохими.

Мы шли постоянным курсом. Переход в район приема топлива должен был дать нам передышку от непрерывного маневрирования, связанного с действиями авианосцев, которые поднимали в воздух или принимали свои авиагруппы. «Невозможно понять причины пассивности немецких подводных лодок», — заметил я. «Благодарение судьбе, — ответил Ридли. — Трудно представить себе худшие условия гидроакустической проходимости».

Не успел он произнести эти слова, как корабль содрогнулся от взрыва. «Это подводный взрыв», — воскликнул я и бросился к трапу, ведущему на мостик. Когда я поднялся на него, вахтенный офицер объявил боевую тревогу. Вдали без хода стоял «Набоб». Торпеда ударила его позади мидельшпангоута. Корма «Набоб» осела низко в воду.

«Кент» и «Трампетир» отвернули в сторону и увеличили ход, уходя из опасной зоны. Силы охранения следовало распределить в соответствии с создавшейся обстановкой.

«Первому дивизиону изменить курс всем вдруг на 140° вправо», — приказал я. В результате половина моей флотилии могла отойти на помощь атакованному авианосцу.

«Второму дивизиону образовать охранение вокруг «Кент» и «Трампетир».

«Всем кораблям поставить «Кат». По-видимому, «Набоб» был поражен в корму именно акустической торпедой.

Когда мы ложились на новый курс, я спросил Билла, наблюдавшего за действиями команды на юте: «Кат» уже поставлен?»

«Его как раз вываливают за борт, сэр», — ответил он. В этот момент корабль содрогнулся от сильного взрыва в кормовой части, а через несколько мгновений в воздух взлетел огромный столб воды. Вместе с ним поднялись глубинные бомбы, металлические листы и человеческие тела. Корабль начал сильно вибрировать. Завыли сирены Американские военные корабли,

кроме обычной сирены, имеют туманный горн довольно низкого тона с пронзительным, раздражающим слух звучанием. «Бикертон», построенный в Штатах, имел именно такой горн. Находиться на корабле, когда его включали, было пыткой. Ужасный вой этого горна не давал возможности управлять кораблем, так как нельзя было передать какое-нибудь приказание, даже крича человеку в ухо.

Всеобщее смятение еще более усилилось, когда взрывом разворотило бак с жидкостью, который стоял на корме и являлся частью аппаратуры для постановки дымовых завес. Вентиляторы вдувной вентиляции тотчас же втянули облако дыма внутрь корабля. Этот удушливый дым распространился по всему кораблю от носа до кормы и сделал невозможным пребывание в корабельных помещениях и даже на верхней палубе. Приходилось находиться на наветренном борту, чтобы иметь возможность дышать. Внезапно, к своему ужасу, я увидел, что небольшая группа «зеленых» матросов впала в панику. Спустив вельбот, матросы начали прыгать в него. Я не имел возможности подать команду, так как ревел туманный горн. Поэтому я бросился вниз на верхнюю палубу и жестами остановил панику, заставив вельбот подойти обратно к борту. Когда матросы вскарабкались обратно на борт, они были сильно смущены.

Внезапно шум прекратился: кто-то из машинной команды нашел нужный клапан и перекрыл пар к туманному горну. Проходя мимо изуродованных трупов, обожженных и раненных людей, я увидел, что корма нашего корабля сильно разрушена. Корабль стоял без хода. Корма его была погружена в воду.

Было ясно, что корабль не сможет дать ход. Оставалась надежда отбуксировать его в базу, если только носовая часть не получила повреждений. Поэтому следовало осмотреть межпалубные помещения. Эта работа требовала крепких нервов, так как необходимо было спуститься внутрь корабля, очевидно, сильно поврежденного, низко сидящего в воде. Медленная валкая качка говорила о том, что корабль потерял остойчивость. Я знал, что если главная водонепроницаемая переборка не выдержит, корабль может внезапно затонуть. Для осмотра корабля выделили группу добровольцев. Вскоре они доложили, что, хотя большая часть кормы и юта оторваны, оставшаяся часть корабля — от переборки кормового машинного отделения — не пострадала. Таким образом, еще один из наших великолепных небольших кораблей доказал, что они способны выносить сильные удары и оставаться на плаву.

В первую очередь следовало снять с корабля раненых, а также членов экипажа, без которых можно было обойтись, и передать их

на один из наших кораблей. Немецкая подводная лодка каждую минуту могла возвратиться, чтобы атаковать «Бикертон» и «Набоб».

Старший радиотелеграфист подчеркнуто не торопился сойти с корабля и демонстративно медленно укладывал кода, переговорные таблицы и другие документы по связи. Это действовало успокаивающе на остальных.

Один из матросов, тяжело раненный в голову, упорно отказывался оставить корабль.

Когда последний матрос из первой партии эвакуированных покинул корабль и благополучно высадился на «Кемпторн», стало легче. Если теперь подводная лодка и возвратится, чтобы добить нас, из воды придется подбирать немногих.

Тем временем была сделана перекличка. Оказалось, что убито более сорока человек. Теперь встал вопрос, что делать с поврежденным «Бикертон». Мы находились в водах противника, вблизи от норвежского побережья, и если бы нам приходилось думать только о кораблях нашей флотилии, один из наших кораблей мог бы взять нас на буксир, чтобы довести до базы. Но ведь мы обеспечивали эскорт «Набоб», на котором предпринимались героические попытки ликвидировать повреждения и дать ход машинами.

Когда командир «Набоб» сообщил, что он сможет дать ход через несколько часов, я пришел к выводу, что надо пожертвовать «Бикертон», чтобы обеспечить необходимое прикрытие гораздо более важному кораблю — эскортному авианосцу. Запросив сигналом командующего, я получил разрешение выделить эскадренный миноносец для потопления «Бикертон» торпедой. Мой штаб перешел на «Эйлмер». Вскоре храбрый «Бикертон» вскинул в воздух свою носовую часть и быстро пошел под воду.

За те немногие месяцы, в течение которых я командовал этим кораблем, я очень полюбил его. Он, конечно, не был таким, как «Хесперус» или. «Уокер», но все же он показал, что умеет «давать сдачи».

Тем временем с «Набоб» из предосторожности эвакуировали весь личный состав, за исключением некоторых специалистов, на корабли эскортной группы. В течение следующих трех часов, пока мы ожидали возвращения подводной лодки, корабли флотилии окружили «Набоб» на случай атаки. Правда, из-за плохих гидрологических условий это прикрытие было малонадежным.

В один из моментов сигнальщик с «Блай» доложил об обнаружении лодки: она на мгновение показалась на поверхности. Однако «Блай» и «Эйлмер» не смогли установить с ней акустического контакта. В таких условиях мы были

беспомощны, но, по-видимому, командир лодки не решился на атаку. В 22.30 «Набоб» дал ход 6 узлов.

Постепенно увеличивая скорбеть, он довел ее до 10 узлов. Этот ход он и удерживал, пока благополучно не прибыл на базу.

Немецкая подводная лодка «U-354», которая добилась некоторого успеха, при большей решимости могла бы потопить эскортный авианосец. Застигнутая на поверхности самолетом «Суордфиш» с авианосца «Виндекс», она несколькими днями позже была отправлена на дно.

По прибытии в Ливерпуль я узнал, что моя служба в плавсоставе пока закончилась. Возможно, командующий почувствовал, что мне перестало везти. Да я и сам понимал, что пора отдохнуть. Из собственного опыта я знал, что когда у командира появляются тревожные симптомы усталости, ими не следует пренебрегать. Поэтому я с удовлетворением передал 6-ю эскортную группу новому командиру и поехал в отпуск в Дербишир.

Итак, мои боевые дни закончились. До некоторой степени я был подготовлен к этому. Битва за Атлантику фактически была выиграна в мае 1943 года, и после этого наши трансатлантические конвои редко подвергались атакам подводных лодок, но, тем не менее, наше вторжение в Европу в сочетании с созданием Германией подводной лодки со «шноркелем» открыло новую фазу в войне против немецких подводных лодок. Борьбу пришлось вести в мелких водах вдоль побережья Великобритании, В воздухе было много наших самолетов, и, казалось, все складывалось в нашу пользу, но, тем не менее, эта борьба гораздо сильнее изматывала нас, чем оборона конвоев. Она сильно изматывала обе стороны. В этих районах немецкие подводные лодки лишь в течение коротких периодов времени могли оставаться необнаруженными нашими поисковыми силами. Обнаружить подводную лодку среди мелей и затонувших судов было исключительно трудно, но не невозможно. Гибель лодки в районе с малыми глубинами была неизбежна.

Поисковые силы не знали покоя ни днем ни ночью, ни в хорошую ни в плохую погоду. Гидролокатор постоянно фиксировал эхо от скал, приливоотливных течений, косяков рыбы и затонувших кораблей, и только тщательное исследование контактов позволяло находить среди многочисленных целей подводную лодку. Между тем, пока корабли «обнюхивали» район и решали вопрос о целесообразности выхода в атаку, акустическая торпеда в любое время могла быть направлена на шум их винтов.

В таких условиях мы очень быстро уставали. Не говоря уже о том, что мы изо дня в день не высыпались, каждую минуту мы ждали, что вот-вот раздастся оглушительный взрыв торпеды. Лишь человек со свежими силами мог выйти победителем из этой борьбы. И я чувствовал, что для меня наступило время уйти.

Глава 15.
Будущее

Во второй мировой войне, как и в первой, мы были угрожающе близки к поражению из-за потерь, понесенных на океанских сообщениях. С незапамятных времен военно-морской флот обеспечивал свободу передвижений наших торговых судов. Мы должны были не только доставлять продовольствие и боеприпасы, большую часть которых приходилось импортировать, но и при необходимости наносить удары по нашему сухопутному противнику в любой точке его побережья.

Часто утверждают, что в результате появления оружия массового поражения, такого, например, как водородная бомба, военно-морской флот перестал играть прежнюю роль. Некоторые экстремисты заходят слишком далеко: они заявляют, что военно-морские силы не найдут практического применения в большой войне. Подготовка к войне на море, говорят они, — это повторение старой ошибки, когда готовятся к будущей войне, предполагая, что она будет такой же, как и прошедшая. Какой смысл в разработке планов обороны морских сообщений, когда от страны не останется ничего, кроме дымящихся руин?

Но может ли быть начата война интенсивным обменом ударами этим ужасным оружием? Какой нормальный человек сможет отдать приказ, который приведет к гибели цивилизации? Конечно, не британский премьер-министр, потому что наша страна в значительно большей степени, чем другие страны, подвержена опасности гибели от оружия массового поражения. Американский президент? Возможно, сегодня, когда США в значительной степени находятся в безопасности от возмездия. Но с развитием полетов через полюс и дальнобойных ракет, способных нести водородную головку, что тогда? И если русские готовятся начать атомную войну, почему они тогда строят первоклассный военно-морской флот, который включает 400 океанских подводных лодок?

Если мы действительно верим, что новая война неизбежно будет атомной, тогда наберемся мужества, упраздним военно-морской флот и все наши усилия направим на поддержание военно-воздушных сил в готовности нанести ошеломляющий удар, прежде чем мы сами будем стерты с лица земли.

Но я не думаю, что наши правители верят в это. Мировая война, вероятнее всего, возникнет из небольших столкновений, таких, например, как вооруженные конфликты на Среднем

Востоке, в которые великие державы окажутся втянутыми в силу союзов, договоров о дружбе или гарантий границ. Пока будет приниматься роковое решение — применять или не применять водородную бомбу в такой войне, наша страна может умереть с голоду в результате массированного удара подводных лодок по нашему судоходству. И это потому, что противнику не надо будет использовать водородную бомбу, чтобы разбить нас, поскольку он и без нее справится с эскортными силами, которыми мы располагаем.

Половинчатые меры, которые мы предпринимаем, бесполезны, какие бы формы война ни приняла. Мы содержим флот, который слишком слаб, чтобы выполнить свои функции в классической войне, и который бесполезен, если мы станем мишенью водородных бомб.

Когда корабли плавали только на поверхности моря, победа обеспечивалась отысканием флота противника и принуждением его вступить в бой. С появлением подводной лодки этого стало недостаточно. Располагая незначительным надводным флотом, противник решительным использованием подводных лодок почти поставил нас на колени. Врагом, которого мы хотели принудить к бою, был немецкий подводный флот, и мы решили, что лишь сведением торговых судов в конвои можно добиться этого.

В результате создалась обстановка, при которой противник, желавший добиться чего-нибудь, вынужден был встретиться с нашими кораблями. Охотиться за подводными лодками на широких просторах океана бесполезно. Это положение останется в силе до тех пор, пока мы не создадим многочисленных сил в море и в воздухе, с помощью которых можно будет контролировать весь океан. Потребовалось четыре года напряженной работы судостроительной и авиационной промышленности двух величайших индустриальных держав нашего времени, чтобы создать необходимые силы. Нельзя забывать, что мы начали вторую мировую войну со значительно большим числом кораблей, пригодных для эскортирования, чем, вероятно, будем иметь в какое-либо другое время.

Важно заметить, что немецкие подводные лодки, действовавшие против нас, были способны лишь к «погружению». Они могли погружаться на короткие промежутки времени. Периодически им приходилось всплывать для зарядки батарей и вентиляции, если они хотели двигаться четырехузловым ходом или быстрее, т. е. скоростью быстро идущего пешехода. Современные подводные лодки в большинстве своем принадлежат к кораблям промежуточного типа между погружающимися на время лодками и истинными подводными

лодками, которые могут находиться под водой неограниченное время. Лодки сегодняшнего дня относятся к промежуточному типу, потому что они еще зависят от поступления воздуха при движении под водой, но они не должны полностью всплывать, чтобы получить его. Однако мы должны принимать во внимание качества подводной лодки завтрашнего дня. Она сможет развить подводный ход более 25 узлов, и ей не придется всплывать в течение всего крейсерства. Такие подводные лодки будут вооружены значительно более эффективными торпедами, которые смогут самонаводиться на цель подобно акустическим торпедам, использовавшимся немцами, и их можно будет заранее устанавливать на маневрирование зигзагом поперек курса цели подобно немецким торпедам «Лют».

Как обнаруживать, преследовать и уничтожать такие подводные лодки? Независимо от того, как плотно мы сможем расположить в море маршруты поиска лодок авиацией или кораблями, если какая-то часть корпуса подводной лодки не покажется на поверхности, такая, например, как «шноркель», она сможет плавать бесконечно долго, оставаясь необнаруженной. Но одно совершенно ясно: если подводные лодки хотят достигнуть своей цели, они в конце концов должны сблизиться с ней. Таким образом, мы возвращаемся к первоначальному решению, а именно: необходимо сосредоточить цели, т. е. собрать их в конвой, и сосредоточивать наши противолодочные силы вокруг конвоев. В результате действиями, внешне носящими оборонительный характер, мы перейдем в наступление. Вероятно, может создаться впечатление, что, применяя эту систему, мы пользуемся торговыми судами как «приманкой», но это далеко от истины. Суда, совершающие переход морем самостоятельно, подвергаются значительно большей опасности.

Это положение стало особенно ясным в годы второй мировой войны, особенно с того момента, когда наши эскортные силы стали достаточно боеспособными и хорошо вооруженными. Немцы избегали атаковать конвои. Стремясь атаковать наши суда после того, как эскортные корабли покинут их и конвой рассеется, подводные лодки стали уходить в крейсерство дальше на запад. После вступления в войну США немецкие подводные лодки покинули маршруты конвоев и стали сосредоточиваться у американского побережья, где суда плавали без охранения. В дальнейшем, когда это «счастливое» для немецких лодок время пришло к концу, они снова бросили вызов эскортным силам Западных подходов, но их так сильно «поколотили», что Адмирал Дениц был вынужден признать поражение и необходимость вывести их из Северной Атлантики.

На протяжении всей войны лишь небольшое число судов плавало без охранения. Такие переходы, как правило, совершали быстроходные суда. И все же из всех судов, потерянных в море в результате действий противника, 72 процента составили суда, которые плавали самостоятельно.

Вероятно, наступило время развенчать утверждение, что в будущем торговые перевозки смогут осуществляться по воздуху. Самый большой современный самолет может поднять около 20 тонн полезного груза. Для перевозки груза, который способен поднять один транспорт, потребовалось бы 500 таких самолетов, каждый стоимостью миллион фунтов стерлингов. Около 125 таких судов каждую неделю приходило в наши порты во время последней войны, чтобы снабжать нас всем необходимым. Прежде чем такая гигантская дорога сможет функционировать, в любом случае понадобится привезти морем горючее для самолетов. Пройдет очень много времени, пока даже небольшая частица жизненно важных грузов будет доставлена по воздуху.

Если согласиться с тем, что наши суда должны плавать в составе конвоев, возникает вопрос относительно характера охранения. Несомненно, аксиомой является то, что в будущем самолеты того или иного типа должны составлять большую часть охранения конвоев. В ходе последней войны из 2353 судов, потопленных противником, только 19 находилось в составе конвоев, которые имели комбинированное надводное и воздушное охранение. Однако существуют различные мнения относительно того, какой авиацией должно обеспечиваться воздушное охранение конвоев. Некоторые считают, что это задача самолетов берегового базирования. Сторонники таких взглядов доходят до утверждения, что в будущем базовая авиация одна сможет вести боевые действия на море. В прошлую войну мы потратили очень много времени на то, чтобы добиться хотя бы элементарного понимания летчиками базовой авиации проблем, связанных с обороной конвоя, поэтому я не разделяю этих необоснованных взглядов.

Летчик авиации берегового базирования, прикрывающий конвой в море (мы надеемся, что этот вид воздушной поддержки конвоя в дальнейшем будет осуществляться с большей надежностью, чем в прошлом), не имеет подробной и своевременной информации об обстановке, которая так необходима ему для эффективной обороны конвоя. Эта информация и инструкции, разъясняющие летчику авиации берегового базирования характер его действий, должны быть переданы ему командиром эскорта. Особенно трудно выполнить это в плохую погоду. А если будет объявлено радиомолчание или

же, как часто случается, радиосвязь нарушится, передача информации и инструкций может занять много времени. Если самолет, базируется на авианосец, который следует в ордере охранения или находится на видимости конвоя, он может вступить в бой или начать патрулирование через несколько минут после боевого инструктирования. В противоположность своим собратьям из базовой авиации, летчик авианосной авиации хорошо разбирается в вопросах взаимодействия авиации с кораблями. Он является полноправным членом натренированной боевой группы. Летчик же базовой авиации представляет собой постороннее лицо: он прибывает в последний момент. К тому же он недостаточно подготовлен к решению возложенных на него задач.

Я убежден, что конвой должен иметь собственное воздушное охранение, а это означает, что в его состав должны входить авианосцы того или иного подкласса. Заметим, что с развитием вертолетов авианосцы могут не понадобиться. Ответом на появление подводных лодок с большой подводной скоростью хода должны быть воздушные силы, способные вести поиск и обнаруживать погруженную подводную лодку. Малые надводные корабли могут развивать только ограниченную скорость хода, и современная подводная лодка может легко уклониться от них, оставаясь в подводном положении В связи с этим вертолеты, по-видимому, имеют более широкие перспективы развития.

Но ближнее охранение из боевых кораблей по-прежнему необходимо. Процесс поддержания строя конвоем принадлежит к числу непрерывных действий, продолжающихся круглые сутки, с момента выхода в море до момента прибытия в пункт назначения. Очевидно, что обеспечение «безопасного и своевременного прибытия конвоя» может быть организовано только командиром эскорта, который должен иметь власть над всеми силами, осуществляющими охранение, будь то корабли или самолеты. Нарушение этих основных принципов, по моему мнению, является преступлением. К сожалению, приверженцы авиации всегда пользуются поддержкой тех, кто, зная очень мало или вообще ничего не зная о море, любит, чтобы о них думали, как о «передовых мыслителях». Многие наши популярные газеты ориентируются именно на этих лиц. Если нам снова бросят вызов и обнаружится, что благодаря этим «передовым мыслителям» военно-морской флот был сокращен в надежде, что в век авиации для обороны нашей торговли необходимы только базовые самолеты, народ нашего острова ожидает очень сильный удар.

В 1939 году мы имели более семидесяти эскадренных миноносцев, построенных в годы первой мировой войны и все еще

находящихся в хорошем состоянии. Они сослужили добрую службу. Многие из них находились в строю до конца войны. Трудно представить себе, что бы мы делали без них в 1940 и 1941 годах. Что касается эскадренных миноносцев, построенных во время последней войны, то они из экономии были сделаны из негальванизированной, «черной» стали. Большая часть этих кораблей давно погибла, сдана на слом или предназначена к списанию. Для замещения их поступает ничтожно малое количество фрегатов и эскортных кораблей. Средств на создание этого «оборонительного» оружия не ассигнуется, но в то же время их щедро расходуют на «наступательные» бомбардировщики. Как я уже говорил, эскорт конвоя по существу является наступательным средством. Он, как никто другой, позволяет навязать противнику бой.

До 1918 года налогоплательщику приходилось оплачивать два вида вооруженных сил. Простота вооружения того периода удерживала стоимость содержания большого военно-морского флота и маленькой армии на уровне, который легко могла выдержать наша процветавшая тогда страна.

Создание королевских военно-воздушных сил в конце первой мировой войны легло новым бременем на оборонный бюджет со всеми дополнительными накладными расходами на содержание специального министерства и отдельной организации снабжения. Создание авиации являлось мудрым и неизбежным мероприятием, но с точки зрения налогоплательщика это означало появление третьей жадной руки, протягивавшейся раз в год за своей долей национального дохода. Политики, определяющие размеры ассигнований на каждый из видов вооруженных сил, такие же люди, как и все. На их решения влияет пропаганда. На одних решающее влияние оказывают книги по стратегии. На формирование взглядов других, по-видимому таких большинство, сильное влияние оказывают положения, развиваемые в популярной прессе, суждения которой, как правило, очень поверхностны. Каждый мальчишка знает о новейшем реактивном истребителе или бомбардировщике, предназначенном для сбрасывания водородной бомбы. В то же время жизненно важные вопросы обороны нашего торгового судоходства в глазах прессы не имеют существенного значения. По-видимому, до тех пор, пока мы не окажемся на грани катастрофы, на вопросы обеспечения морских сообщений не будет обращено должного внимания.

Против выделения средств на наши военно-воздушные силы почти нет возражений. Наши самолеты видны и слышны днем и ночью. Налогоплательщик видит, как его деньги используются

для дела. Но он очень неохотно лезет в карман, когда приходится платить за военно-морской флот, который он видит только тогда, когда флот стоит в базе. О задачах флота налогоплательщик знает мало или совсем ничего не знает. Слишком хорошо понятна причина этой недооценки значения морской мощи. В конце концов, Наполеон никогда не понимал ее роли, хотя именно морская мощь была причиной его падения. Гитлер также возлагал свои надежды на сухопутные войска и воздушную мощь, но опять-таки именно морская мощь приостановила его триумфальное шествие в 1940 году[1].

На протяжении всей нашей истории мы пренебрегали военно-морским флотом в дни мира, но, вероятно, мы никогда не делали этого в таких катастрофических масштабах, как это делается сейчас. Чтобы отразить натиск немецких подводных лодок в прошлую войну, мы вынуждены были выслать в море сотни противолодочных кораблей всех видов наряду с большим количеством эскортных авианосцев. В настоящее время, когда Россия располагает огромными подводными силами, мы не имеем эскортных авианосцев. В нашем распоряжении осталась лишь горстка эскортных кораблей.

Военно-морской флот нельзя создать быстро. Следует признать, что теперь малые корабли могут строиться значительно быстрее, чем раньше, но от них мало пользы без натренированных и дисциплинированных команд. Опыт канадского военно-морского флота подтверждает это.

Хорошо построенный и вооруженный военный корабль с неподготовленной и неопытной командой не приносит никакой пользы. Фактически он даже может подвести нас, если мы понадеемся, что он выполнит ту или иную важную задачу.

В настоящее время наш военно-морской флот настолько мал, что многие матросы заканчивают службу, даже не побывав в море. Для офицеров эта ситуация также неблагоприятна. Нередко молодым командирам вдруг сообщают, что они никогда не будут выходить в море из-за недостатка кораблей. Ни электронные приборы, ни управляемые снаряды, ни атомная энергия не могут принизить роли морского искусства. Чтобы держаться на плаву, понимать, как ведет себя корабль в море, не говоря уже о том, чтобы вести бой в море, требуются знания и опыт, которых нельзя приобрести в классе.

Будем же надеяться, что руководители нашей великой морской державы поймут, что, несмотря на водородные бомбы, полеты со сверхзвуковой скоростью и атомную энергию, поток, питающий нашу жизнь, по-прежнему проходит по океанским торговым путям и что вопросы защиты этой артерии

эффективным военно-морским флотом имеют первостепенное значение.

Названия упоминаемых в книге кораблей и судов в русском и английском написании

Акони Aconit
Антигон Antigone
Ассинибойн Assiniboine
Атлантик Сити Atlantic City
Байтер Biter
Бат Bath
Баунти Bounty
Бикертон Bickerton
Блай Bligh
Блюбел Bluebell
Бульдог Bulldog
Ванесса Vanessa
Веномес Venomous
Виндекс Vindex
Волантир Volunteer
Вулверин Wolverine
Вэнок Vanoc
Гермес Hermes
Глориес Glorious
Грейдо Grado
Гудсон Goodson
Дж. Б. Уайт J. B. White
Дженшиен Gentian
Дифендер Defender
Кампэньюла Campanula
Кемпторн Kempthorne
Кент Kent
Кинг Альфред King Alfred
Кингфишер Kingfisher
Китс Keats
Климейтис Clematis
Корейджес Courageous
Мельроуз Эбби Melrose Abbey
Миньонет Mignonette
Морн Mourne
Муссджоу Moosejaw
Мэлколм Malcolm

Набоб Nabob
Одэсити Audacity
Патфайндер Pathfinder
Принс ов Уэлс Prince of Wales
Прэри Prairie
Резолюшн Resolution
Рейнджер Ranger
Рипалс Repulse
Ройял Оук Royal Oak
Сардоникс Sardonyx
Сент Круа St. Croix
Симитар Simitar
Скина Skeena
Старлинг Starling
Суитбрайэр Sweetbriar
Суффолк Suffolk
Тирпиц Tirpitz
Трампетир Trumpeter
Уайт White
Уайтхолл Whitehall
Уокер Walker
Уэтаскивин Wetaskiwin
Филанте Philante
Фьюриес Furious
Харвестер Harvester
Харди Hardy
Хайдрейнджиа Hydrangea
Харрикейн Hurricane
Харти Hearty
Хедер Heather
Хесперус Hesperus
Хэвант Havant
Хэнди Handy
Чэмбли Chambly
Эбби Abbey
Эйлмер Aylmer
Эродона Erodona
Эффингем Effingem

notes

Примечания

1

Автор явно искажает известные исторические факты. Наполеоновская империя развалилась в результате решающего поражения французской армии в России в 1812 г. Триумфальное шествие Гитлера было приостановлено не в 1940 г. и не «морской мощью». Немецко-фашистская военная машина была разгромлена в Великой Отечественной войне 1941-45 гг. Советскими Вооруженными Силами. Прим. ред.